Cena egzempl. 50 groszy

CZASOPISMO

DWUTYGODNIK ZWIĄZKU UMYSŁOWYCH PRACOWNIKÓW KOLEJOWYCH

ROK VI | Lwów, 1 października 1930 | ZESZYT 18 (74)

II. Zjazd Ligi Słowiańskich urzędników kolejowych w Pradze

W dniach od 6 go do 8-go września b. r. odbył się w Pradze II-gi Zjazd Ligi Słowiańskich urzędników kolejowych. Jak wiadomo, Liga składa się z Związków urzędników kolejowych ze średniem wykształceniem i należą do niej: Spolek stredoskol uredniku zeleznic. v CSR, Udruzenje zeljeznickich cinovnika u kraljevini Jugoslaviji i nasz Związek. Obecnie odbywają się pertraktacje z odpowiednim związkiem urzędników kolejowych w Bułgarji, którego przyjęcie do Ligi jest w toku

W obradach Zjazdu wzięli więc udział przedstawiciele Spolku z prezesem Jerzym Laurinem, inspektorem kolei czeskosłowackich na czele, delegaci Udruzenia, a to koledzy: Varczić Bożo, referent dyrekcji kol. Zagrzebin i Wacław Cernigoj, szef transportowo personalny przy Dyrekcji kol. w Lublanie, a z ramienia naszego Związku Viceprezes Zarządu Głównego kol. Stanisław Gądek i jako drugi Delegat Prezes Okręgu Katowickiego, kolega Włodzimierz Varhely.

Prezes Główn. Zarządu kol. Trześniowski, który do ostatniej chwili przed wyjazdem był przygotowany do podróży — niestety z powodów służbowych nie mógł uczestniczyć w Zjeździe.

Obrady Zjazdu składały się z dwóch zasadniczych części: z posiedzenia Delegatów Ligi (na każde 1000 członków jeden delegat — stąd nasz Związek miał prawo wysłać dwóch delegatów) oraz z Kongresu Zjazdu, w którym oprócz Delegatów brali też udział i zaproszeni goście i referenci oddziałowi.

Zjazd delegatów odbył się w sobotę dnia 6 września b. r, w czasie od 15-tej do 19-tej godziny z następującym porządkiem dziennym.

1) Przywitanie gości i otwarcie zjazdu delegatów Ligi.
2) Zmiana Prezesury Ligi.
3) Wybór nowego Prezesa Ligi.
4) Odczytanie protokołu z I Zjazdu i sprawozdanie z czynności Ligi za miniony okres.
5) przyjęcie nowych członków Ligi.
6) Przyszły Kongres Ligi.
7) Mianowanie honorowego Prezesa Ligi.
8) Nadesłane wnioski.

Otwarcia Zjazdu dokonał obecny Prezes Gł. Z. Spolku, kolega Alojzy Beran, centralny inspektor czeskosłow, kolei państw, powitawszy w bardzo gorących słowach przybyłych przedstawicieli Jugosławji i Polski, a podkreśliwszy doniosłe cele i niemal dziejową konieczność współpracy narodów słowiańskich, do których jak najsilniejszego zbratania się należy dążyć wszystkiemi siłami — zakończył przemówienie okrzykiem „Zivio Jugosławia— Niech żyje Rzeczpospolita Polska".

Następnie kol. Laurin, desygnowany przez Spolek tymczasowy Prezes Ligi, przedstawił sprawę zmiany w Prezesurze Ligi, jaka zaszła w międzyczasie od ostatniego Zjazdu. Pierwszym Prezesem Ligi, jak wiadomo, był były prezes Spolku kol Nowak, którego znają nasi koledzy z zeszłorocznego Zjazdu Delegatów Spolku do Polski.

Przed kilku miesiącami, z powodu znacznych nieporozumień w Głównym Zarządzie Spolku między kol. Nowakiem a resztą Zarządu, kol. Nowak został usunięty przez Ogólny Zjazd Delegatów Spolku z urzędu Naczelnego Prezesa, a w następstwie z dalszych przyczyn wykreślony z listy członków Spolku. W logicznem następstwie tego ostatniego faktu kol. Nowak nie mógł też piastować godności Prezesa Ligi Związków kolegów urzędników, nie będąc członkiem żadnego z Związków, należących do Ligi, wobec czego Spolek, jako Związek przewodniczący Lidze, naznaczył kolegę Laurina na tymczasowego prezesa aż do wyboru nowego Prezesa przez Zjazd Delegatów Ligi.

Zjazd Delegatów przyjął sprawozdanie kol. Laurina do wiadomości bez dyskusji i podawania powodów, które skłoniły Zjazd Delegatów Spolku do załatwienia sprawy, powstałej na wewnętrznem tle tego Związku. Rozwinięto natomiast dyskusję na temat zmiany statutów Ligi w tym kierunku, aby na przyszłość uniemożliwić zaistnienie podobnego stanu „bezkrólewia".

Po ożywionej i wyczerpującej dyskusji przyjęto i uchwalono wniosek zmiany wzgl. uzupełnienia statutu, a w szczególności, że Zarząd Ligi ma składać się z Prezesa, sekretarza oraz jednego zastępcy, wybranych przez Ogólny Zjazd Delegatów. Zastępca wstępuje w miejsce Prezesa lub sekretarza, w razie trwałej nieobecności jednego z nich. Zmiana powyższa daje Delegatom możność wybrania Prezesa Ligi w dowolnym członku Związku, w którego rękach spoczywa Przewodnictwo Ligi i nie wiąże stanowiska Prezesa Ligi z stanowiskiem Prezesa danego Związku, wobec czego uniezależnia stanowisko Prezesa Ligi od możliwych w każdym Związku zmiennych fluktuacji personalnych w Zarządzie.

W następstwie Zjazd Delegatów Ligi na wniosek Delegatów Spolku wybrał jednogłośnie przez aklamację kolegę Laurina Prezesem Zarządu Ligi na czas do końca niniejszej kadencji, a kolegę Jędrzeja Slezaka zastępcą członka Zarządu. Sekretarzem Ligi pozostał nadal kol. Józef Famera.

Po odczytaniu i przyjęciu bez dyskusji protokołu poprzedniego Zjazdu, kol. sekretarz odczytał krótkie sprawozdanie z czynności Zarządu Ligi, która wobec powyżej wspomnianych zmian w Zarządzie ograniczyła się do prac około organizacji w kierunku rozszerzenia Ligi na Bułgarję i urządzenia wycieczki w zeszłym roku do Polski. W Bułgarji jest zainteresowanie się Ligą, czego dowodem żądanie nadesłania kilku egzemplarzy statutu.

Po dyskusji uchwalono sprawę przyjęcia Związku urzędników bułgarskich poruczyć kolegom jugosłowiańskim celem zbadania, czy wniosek ów opiera się na zasadach, umożliwiających współpracę t. j. czy obejmuje on członków z uwzględnieniem wykształcenia średniego. W razie dodatniego stwierdzenia, upoważniono Zarząd Ligi do przyjęcia bułgarskiego Związku urzędników kolejowych na członka Ligi. Sprawa przyszłego Kongresu Ligi, związana z przejściem w myśl statutu Przewodnictwa Ligi na Jugosławję, wywołała deklarację przedstawicieli jugosłowiańskich, zawierającą propozycję, aby wobec tego, iż Udruženie znajduje się obecnie w stadjum reorganizacyjnem, nie przelewać narazie przewodnictwa Ligi na Jugosławję, przyczem Koledzy Jugosłowianie zaproponowali oddanie Polsce Przewodnictwa Ligi na najbliższy trzyletni okres Powyższe oświadczenie Zjazd przyjął do wiadomości z tem, że poszczególne Zarządy Związków porozumią się między sobą przed najbliższym Zjazdem, który odbędzie się jeszcze pod przewodnictwem Spolku, kto obejmie Przewodnictwo Ligi na przyszłą kadencję.

Na wniosek Zarządu Ligi uchwalono nadanie godności honorowego Prezesa Ligi Słowiańskich urzędników kolejowych koledze Radcy Ministerjalnemu Drowi Janowi Pospisilovi.

Zasługi Dra Pospisila na terenie stworzenia Ligi słowiańskich urzędników kolejowych jeszcze za czasów austrjackich, podniesiono już w poprzednim numerze Czasopisma, nie powtarzamy ich więc tutaj z powodu braku miejsca. Wniosek przyjęto entuzjastycznie przez aklamację.

Z nadesłanych wniosków omawiano sprawę wydawania biuletynu Ligi w czasopismach Związków, należących do Ligi. Uchwalono, aby poszczególne Redakcje czasopism, wiadomości wzgl. artykuły, które miałyby być umieszczane w biuletynach, podawały Zarządowi Ligi do wiadomości w trzech egzemplarzach, możliwie przetłumaczone na języki, w których czasopisma wychodzą. Zarząd Ligi — wiadomości te wzgl. artykuły roześle Związkom, które w swych czasopismach stworzą stałą rubrykę, zatytułowaną: „Biuletyn Ligi S. U. K." i w tej rubryce będą c wiadomości zamieszczały

Co do tłumaczenia artykułów i komunikatów na właściwe języki Związki porozumią się między sobą tak, aby sprawa ta nie przedstawiała nieprzezwyciężonych trudności dla nikogo. Sprawę przesyłania przez Związki Ligi wzajemnie czasopism zalecono Związkom specjalnej opiece. Wkońcu poruszono sprawę wydania wspólnej oznaki Ligi— wzory, opracowane przez Zarząd Ligi, zostaną rozesłane poszczególnym Zarządom Związków do oświadczania się

W niedzielę dnia 7-go września 1930 o godzinie 9 tej rano odbył się Kongres Ligi Słowiańskich Urzędników Kolejowych w wielkiej sali hotelu Beranka na Kral. Vinohradach. Kongres zaszczycił swoją obecnością Radca Min. Dr. Jan Pospisil oraz licznie zebrani reprezentanci Kół Spolku i koledzy Czechosłowaccy z Pragi w liczbie około 500 osób.

Otworzył Kongres Kol. Prezes Laurin powitaniem przybyłych członków Kongresu i gości. Podkreśliwszy znaczenie Kongresu, jako zewnętrzny dowód coraz dalej postępującej konsolidacji stosunków i łączności między narodami słowiańskiemi, które po odzyskaniu wolności politycznej dążyć muszą do wywalczenia sobie należnego im stanowiska wśród narodów całego świata a w następstwie bronić tego stanowiska i swej niezawisłości wobec wrogich słowiaństwu zakusów wiecznych wrogów, podniósł specjalne w tej dziedzinie zasługi, położone przez Prezydenta Republiki Czeskosłowackiej prof. Dra Massaryka i zapronował wysłanie telegramu hołdowniczego. Propozycję i przemowę, zakończoną okrzykami na cześć Republiki Czeskosłowackiej, Królestwa Jugosławji i Rzeczypospolitej Polskiej nagrodziło zgromadzenie licznemi i długotrwałemi okrzykami.

W odpowiedzi na mowę powitalną wygłosili koledzy Varezic i Gądek, pierwszy imieniem Jugosławji, drugi imieniem Polski i Polskich Urzędników Kolejowych dłuższe przemówienia, w których podkreślano nietylko gorącą chęć i niezłomną wolę, ale też i wielki zapał dla słowiańskiej współpracy i jaknajbliższego kontaktu w związkowem życiu, jakiem przejęci są wszyscy członkowie należących do Ligi Związków.

Zkolei Przewodniczący zakomunikował uchwałę Zjazdu Delegatów Ligi o zamianowaniu Dra Jana Pospisila honorowym Prezesem Ligi, prosząc go równocześnie o przyjęcie tego mianowania, a w gorącej treściwej przemowie podnosząc jego zasługi dla rozwoju idei zbliżenia się słowiańskich kolejarzy. Zebrani gorącemi oklaskami przyjęli nominację Prezesa, a Dr. Pospisil, wzruszony owacją, podziękował za zaszczytną nominację.

Następnie wygłoszono szereg referatów na tematy: Dispatselwirig w C. S. R. t. j. o wprowadzeniu systemu dyspozytorów (ruchu i taborem) na linjach Czeskosłowackich, wygłoszony przez kol. Vihana. Kol. F. Nowak referował na temat: Obecna sytuacja urzędników kolejowych ze średniem wykształceniem w Czechosłowacji, a Dr. Pospisil wypowiedział mowę na temat rozwoju ubezpieczeń socjalnych na kolejach czeskich od chwili odzyskania niepodległości.

Na specjalne żądanie Przewodnictwa kol. Gądek wygłosił półgodzinny referat na temat zagadnień komunikacyjnych w Polsce w łączności z ważną rolą Polskiego Morza, Gdańska i Gdyni. Wywody referenta spotkały się z wielkiem zrozumieniem i uznaniem ze strony zgromadzonych, którzy kilkakrotnie w czasie przemówienia w ważniejszych momentach mowę nagradzali hucznemi oklaskami.

Kongres zakończył referat Kol. Ślęzaka o elektryfikacji dworców w Pradze. Obrady Kongresu trwały przeszło 3 godziny i zakończyły się po godzinie 12-tej.

Następnego dnia w poniedziałek popołudniu zostali delegaci Ligi zaproszeni na zebranie Delegatów Spolku, gdzie również przemawiano na temat konieczności i owocności wspólnej pracy słowiańskich kolejarzy. Zabrali głos kol. Cvnigoj i Gądek a porywające wprost ich przemówienia, pełne bardzo gorących haseł i serdecznych nut braterskich uczuć, nagrodzono gromkiemi oklaskami zgromadzonych delegatów czeskich.

Z powodu braku miejsca muszę się skrócić w swojem sprawozdaniu — nie mogę jednak pominąć milczeniem strony mniej oficjalnej, aby nie podnieść specjalnej nadzwyczajnej gościnności koleżeńskiej, serdeczności i nastroju, jakie nas, jako Polaków spotkały w Pradze. Koledzy Czesi okazali się nietylko dobrymi Kolegami, za mało rzec przyjaciólmi — oni naprawdę okazali się w stosunku do nas braćmi — i na każdym kroku przez cały czas naszego pobytu w Pradze czuliśmy to, że jesteśmy wśród swoich, jak u siebie w domu. Należy się im od nas za to serdeczne podziękowanie, dla którego jednak wyrażenia mowa ludzka nie posiada dość wystarczających słów.

Dziękować trzebaby właściwie wszystkim, tym kilkudziesięciu kolegom, którzy nam stale towarzyszyli, otaczali swoją troskliwością i darzyli serdecznem uczuciem.

Niechże jednak na tem miejscu wolno mi będzie tym wszystkim kolegom — braciom, na ręce ich kochanego Prezesa — Kolegi Laurina — sekretarza Przemiłego Pamary i nieocenionego naszego Cicerone — kolegi Falsyfikiewicza przesłać nasze staropolskie „Bóg zapłać" — Na Zdar!

W. V.

Kolejarze a budżet na r. 1931\1932

Jak wiadomo, Rząd opracowuje obecnie budżet państwowy na najbliższy okres czasu, t. j. na rok 1931|1932.

Nie trzeba chyba przypominać, iż dotychczasowe budżety zupełnie pomijały sprawę polepszenia materjalnego bytu pracowników państwowych. Na uzasadnienie tego negatywnego ustosunkowania się do postulatów pracowniczych, wskazywano stale na brak możności finansowej Państwa w kierunku świadczeń na rzecz urzędników, twierdząc, że wpierw należy wynaleść na ten cel źródła dochodów. Tak mawiano z roku na rok w toku prac nad budżetem, jakkolwiek w okresie przedbudżetowym obiecywano każdorazowo i przyrzekano wiele, a także nie skąpiono zapewnień, iż pracownicy otrzymają nareszcie słusznie należącą się im poprawę bytu.

To samo dotyczy kolejarzy. Gdy kolej przynosiła Państwu pokaźne dochody, obracano je w dużej mierze na rozmaite inwestycje kolejowe i zresztą rozpływały się one w ogólnym Skarbie Państwa.

Tymczasem dzisiaj koleje P. K. P. znalazły się istotnie w stadjum krytycznego położenia finansowego, a z niemi Skarb Państwa, czemu jednakże nie kolejowcy zawinili, a przeciwnie... padli jego ofiarą.

Lecz takie stosunki nie dadzą się utrzymać w nieskończoność. Gospodarki finansowej Państwa i kolejnictwa nie uleczy się redukcją, która sprowadzi jedynie pozorny sukces, nie zagoi atoli istotnej rany t. j. braku dochodów kolejowych i nie polepszy bytu samych pracowników. Tutaj wypadnie sięgnąć po bardziej celowe i skuteczne środki lecznicze.

Głównym medykamentem w tym względzie byłoby niewątpliwie przeistoczenie polskich kolei państw. w odrębne i samodzielne przedsiębiorstwo państwowe, o czem się przecież tyle pisze i mówi od szeregu lat nietylko w sferach kolejowych, lecz również i w szerokich kołach społeczeństwa. Stąd też i zawodowa prasa kolejarska wszystkich Związków bije znów silnie w klawisz reorganizacji P. K. P., ponieważ nawet sam Minister Komunikacji uderzył niedwuznacznie w ową strunę.

Jeśliby bowiem faktycznie nastąpiła nareszcie przemiana P. K. P. na oddzielne przedsiębiorstwo, a nie jak P. K. P, jest niem dotąd tylko z nazwy, to w tym wypadku kolej dostałaby z pewnością poważniejszą pożyczkę, umożliwiającą rozbudowę i usprawnienie naszej komunikacji kolejowej, co w konsekwencji przyniosłoby ożywienie ruchu na kolejach, wzrost wpływów i pozwoliłoby temsamem poprawić byt pracowników kolejowych.

Oto całkiem prosta droga do celu, byle raz stanowczo wkroczyć na nią, a nie omijać rzecz oględnie, zwlekać, działać połowicznie, słowem... eksperymentować. Na żywym organiźmie społecznym i życiu gospodarczem Państwa przeciągły eksperyment nie należy uważać za trafną metodę postępowania.

Lecz wróćmy do kwestji budżetu.

Otóż wobec prawie niemożliwości dalszego przewlekania sprawy reorganizacji P. K. P., istnieje w pełni uzasadnione przypuszczenie iż ten mający niebawem nastąpić stan rzeczy znajdzie swój wyraz również w odpowiednich rubrykach budżetu, że poprostu budżet na rok 1931|32 powinien przewidywać pewne konieczne kredyty bodaj na częściową poprawę bytu kolejarzy, o ile wogóle nie przyniesie zasadniczej regulacji poborów. Z porządku rzeczy wszakże zagadnienie wyodrębnienia P. K. P. w samodzielne przedsiębiorstwo każe suponować, iż w tego rodzaju instytucji państwowej winnyby ułożyć się całkiem odmiennie warunki pracy i płacy personelu, niźli to dotychczas miało miejsce, w każdym zaś razie pracownicy takiego przedsiębiorstwa nie mogliby wegetować w dzisiejszych stosunkach materjalnych i społeczno zawodowych.

Po co owijać rzecz w bawełnę!? Pracownik conajmniej dostatecznie zadowolony z warunków egzystencji, daje najsilniejszą gwarancję pomyślności przedsiębiorstwa, podczas gdy niedostatek i wszelkie objawy zatruwania życia pracownikowi dość elastycznemi paragrafami o jego stosunku służbowym, powodują tylko rozgoryczenie, obawę przed niepewnem jutrem, a w następstwie spadek chęci, energji i siły do pracy.

To też pozwalamy sobie żywić nadzieję, że budżet Min. Kom. na najbliższy okres ujmie niewątpliwie kredyty na najniezbędniejsze wydatki, związane z polepszeniem doli pracowniczej.

* * *

Niestety, wbrew dopiero co wyrażonym nadziejom, prasa codzienna przyniosła ostatnio wiadomość, iż wiceminister Skarbu, p. Grodyński, oświadczył Delegacji Centr. Komisji Porozumiewawczej Związków pracowników państwowych, że nie jest przewidywana podwyżka płac pracowniczych w opracowywanym

przez Rząd projekcie budżetu na rok 1931 32, ani też wypłata zaległego dodatku mieszkaniowego za rok 1928.

Sytuacja bowiem finansowa Skarbu Państwa uniemożliwia w najbliższym czasie powiększenie choćby w najmniejszym stopniu wydatków osobowych Państwa

Wynika to zresztą w sposób najbardziej autorytatywny z ostatniego wywiadu, udzielonego prasie przez Prezesa Rady Ministrów, Marszałka Piłsudskiego

Delegacja Centralnej Komisji Porozumiewawczej

Związków Pracowników Państwowych w Min sterstwach.

Na innem miejscu piszemy o budżecie państwowym na najbliższy okres, wyrażając nadzieję, że jednak budżet ten uwzględni najkonieczniejsze potrzeby pracownicze. W niniejszym artykule pragniemy — na podstawie sprawozdań zawodowej prasy pracowników państwowych („Poczta") — zapoznać kolegów z wynikami kilku ostatnich interwencyj Delegacji Centralnej Komisji Porozumiewawczej Związków Pracowników Państwowych u miarodajnych czynników rządowych w więcej sprawach, między niemi zaś w sprawie poprawy bytu. Efekt owych audjencyj przedstawia się dość negatywnie, a mianowicie tak, iż przyznano delegatom we wszystkiem rację, tylko niewiele obiecano, osobliwie zaś pieniędzy, których ciągle niema, gdyż sytuacja gospodarcza Państwa stale niedomaga.

* * *

Zatem dnia 22. sierpnia b. r. wspomniana Delegacja jawiła się u p. ministra robót publicznych prof. Matakiewicza. Delegacja wysunęla postulat zwolnienia pracowników państwowych od opłaty czynszu za t. zw. mieszkania służbowe, twierdząc przytem i uzasadniając, że pobieranie czynszów za te mieszkania w wysokości należnego pracownikom państwowym dodatku mieszkaniowego, jest pozbawione zupełnie podstaw rzeczowych, ponieważ zarówno rozmiar tych mieszkań jak i jakość ich w przeważnej części dalekie są nawet od norm, przyjętych za podstawę obliczania tego dodatku.

W odpowiedzi p. minister Matakiewicz oświadczył, iż jakkolwiek uznaje wagę argumentów, przemawiających za zwolnieniem pracowników państwowych od opłaty czynszu za mieszkania służbowe, nie czyni nadziejі, by dezyderat ten w całej rozciągłości można było w najbliższym czasie uwzględnić, przyrzekł wszakże ze swej strony, choć w pewnym stopniu zadośćuczynić życzeniom Delegacji i zmniejszyć obecny stan pokrzywdzenia pracowników państwowych, zajmujących mieszkania służbowe, ewentualnie przez ustalenie za nie wysokości czynszu w stosunku do rozmiaru mieszkania.

* * *

W dniu 1 września b. r. Delegacja, o której wyżej mowa, interweniowała u p. min. wyznań religijnych i oświecenia publicznego St. Czerwińskiego odnośnie wysokości zwrotu opłat szkolnych, ponoszonych przez Skarb Państwa za kształcenie dzieci pracowników państwowych.

Obowiązująca od szeregu lat wysokość tych zwrotów w kwocie 30 zł. mięsięcznie za dzieci w prywatnych szkołach średnich oraz zł. 45 w szkolnictwie zawodowem, nie pozostaje nietylko w żadnym stosunku do wysokości czesnego, jakie muszą opłacać pracownicy państwowi, lecz sprzeciwia się nakazowi art. 10 ustawy o uposażeniu z dnia 9 października 1923 r., przewidującemu, że „funkcjonarjusze państwowi i zawodowi wojskowi otrzymują... zwrot „opłaty szkolnej", której wysokość winna być normowana w zależności od przeciętnego nauczania w państwowej szkole średniej".

Delegacja wychodząc z założenia, iż Państwo powinno zapewnić dzieciom pracowników państwowych prawo do bezpłatnego nauczania, podniosła dezyderat nowelizacji dopiero co cytowanego artykułu ustawy. oraz zniesienia t. zw. taksy administracyjnej w szkołach państwowych, od chwili natomiast podobnego unormowania tej sprawy, ustalenia istotnej wysokości zwrotów, należnych pracownikom państwowym w myśl obowiązujących przepisów ustawowych.

W odpowiedzi p. minister Czerwiński oświadczył, że uznaje słuszność argumentów, wysuniętych przez Delegację w sprawie podwyższenia wysokości zwrotów opłaty szkolnej, przyczem uważa całą sprawę za dojrzałą do poddania rewizji, uzależnia jednak jej definitywne uregulowanie od możliwości finansowych Skarbu Państwa.

W związku z tem oświadczeniem Centralna Komisja Porozumiewawcza postanowiła interwenjować w danej materji u p. ministra Skarbu.

* * *

Dnia 6-go b. m. Delegacja Centralnej Komisji Porozumiewawczej Związków Pracowników Państwowych została przyjęta przez p. vice-ministra skarbu dr. Grodyńskiego.

Delegacja złożyła na ręce p. vice-ministra memorjał, w którym Związki, zrzeszone w C. K. P., stwierdzając, że rozbudowa życia gospodarczego Polski da się uskutecznić przedewszystkiem przez wzmożenie konsumcji krajowej, domagają się nastawienia w tym kierunku polityki budżetowej Państwa, a w szczególności wydatnego z podwyższenia płac urzędniczych. Wysokość ich bowiem wpływa bezpośrednio na płace w instytucjach samorządowych i wywiera przemożny wpływ na politykę płac w prywatnych zakładach pracy.

Wskazując dalej na katastrofalny stan materjalny pracowników państwowych oraz fatalne skutki, wynikające podtrzymywania tego stanu dla sprawnego działania machiny państwowej, Związki, zrzeszone w C. K. P., żądają bezzwłocznego przyjścia pracownikom państwowym z pomocą materjalną. Ze względu na obecną sytuację finansowo-gospodarczą Państwa, C. K, P. wysuwa jedynie postulat natychmiastowego wypłacenia zaległego dodatku mieszkaniowego za r 1928, Postulat ten C. K. P. traktuje jako konieczność państwową, pierwszą przed wszystkiemi innemi potrzebami Państwa.

Delegacja zwróciła nad to uwagę p. wiceministra na palącą konieczność unormowania szeregu innych bolączek, z których na plan pierwszy występuje obecnie sprawa podwyższenia zwrotów opłat szkolnych za dzieci pracowników państwowych, uczęszczających do szkół prywatnych, zniesienia t. zw. taksy administracyjnej w szkołach państwowych i rozszerzenia tych uprawnień na wszystkich kontraktowych pracowników państwowych.

Niezmiernej wagi jest pozatem sprawa opłat czynszowych za mieszkania służbowe.

Przychylne ustosunkowanie się do dwóch ostatnich spraw ze strony fachowych pp. ministrów, a mianowicie wyznań religijnych i oświecenia publicznego oraz robót publicznych, winno przełamać nieuzasadnioną niechęć Ministerstwa Skarbu do sprawiedliwego ich unormowania.

W dalszym ciągu Delegacja ponowiła dezyderaty, zgłoszone na audjencji w maju b. r., m. inn. w sprawie przyznania prawa do dodatku mieszkaniowego wszystkim pracownikom państwowym, przeklasyfikowania szeregu miejscowości do wyższych klas w zakresie tego dodatku i zrównania norm dodatku na Śląsku oraz przyznania dodatków lokalnych dla Zagłębia Dąbrowskiego i podstołecznego, przyczem wyraziła żal, iż upłynął sezon letni, a dotychczas nie rozstrzygnięto przychylnie sprawy przyznania stałego dodatku uzdrowiskowego w miejscowościach klimatycznych.

P. wice-minister Grodyński zobrazował sytuację finansową Państwa jako uniemożliwiającą w znacznym stopniu powiększenie wydatków osobowych oraz oświadczył, iż w ciągu tygodnia ustosunkuje się do zgłoszonych postulatów i udzieli na nie wyczerpującej odpowiedzi.

A zatem należy cierpliwie czekać na przyrzeczoną odpowiedź ze strony Ministerstwa Skarbu. Odpowiedź ta będzie interesować w równej mierze i nasz Związek, ponieważ chodzi tutaj o sprawy, dotyczące ogółu pracowników państwowych, więc i kolejarzy. Nie omieszkamy też poinformować kolegów o treści owej odpowiedzi.

* * *

Na innem miejscu podaliśmy do wiadomości, że odpowiedź w powyższej sprawie ze strony Min. Skarbu już nastąpiła—i to w sensie negatywnym.

Jedynym dezyderatem, który może być uwzględniony, jest sprawa opłaty czynszu za mieszkania służbowe.

Wszystkie zaś inne postulaty nie mogą oczekiwać w najbliższym czasie pozytywnego unormowania.

PREMJOWANIE PRACY

Nawiązując do uchwał Walnego Zjazdu Delegatów w Gdyni w sprawie przyznania maturzystom udziału w premjach, należy podkreślić doniosłość tego żądania nietylko dla zainteresowanych pracowników kolejowych ale także dla całokształtu służby kolejowej.

Premjowanie pracy jest jednym ze systemów wynagradzania, obliczanego na podstawie teorji wytwórczości pracy. Według tej teorji pracownik otrzymuje za pracę zarobek, którego wysokość zależy od wydajności i skutku pracy. Teorja ta nie rozwiązuje zupełnie zagadnienia zapłaty za pracę, uznaje jednak nierówność zapłaty z powodu niejednakowego skutku pracy i przygotowania.

Najprymitywniejszą formą płacy, to zapłata za pewien okres pracy, jak: dniówkowy, tygodniowy, miesięczny. Następną formę zapłaty stanowi wynagrodzenie na zasadzie formy akordowej. Pracownik otrzymuje zapłatę za swoją pracę w zależności od ilości wykonanej pracy. Całkowity zarobek przedstawia się jako iloczyn ilości wykonanych przedmiotów i ceny, ustalonej za zarobienie jednej sztuki. Ta forma obliczania zapłaty powoduje szybkie ale niestaranne wykonanie.

Dalszą formą wynagrodzenia za pracę jest system premjowo-okresowy. Tutaj pracownik otrzymuje, prócz zapłaty normalnej, pewną premję za przyspieszenie okresu wytwórczego i za t. zw. zaoszczędzenie czasu. System ten oparty na połączeniu formy okresowej z akordową, tworzy grupę form premjowych.

Pierwszą praktyczną metodę zapłaty premjowej opracował w r. 1890 w Kanadzie inż. F. A. Halsey.

Ministerstwo Komunikacji stosując w służbie warsztatowej system premjowy Halsey'a, przyjęło za podstawę „terminarz", zawierający stawki czasowe dla poszczególnych robót warsztatowych. Stawki te wypośrodkowane są na podstawie doświadczenia przy uwzględnieniu czasu, potrzebnego średnio zdolnemu i pilnemu pracownikowi do wykonania poszczególnych robót. Tak ustalony czas zwiększono o 80 proc. dla umożliwienia premjowania.

Różnica między godzinami rzeczywiście przepracowanemi a godzinami, przewidzianemi w terminarzu, stanowi podstawę do obliczania premji, dając godziny zaoszczędzone. Każdą taką godzinę zaoszczędzoną wynagradza się indywidualną stawką premjową, zależną od miejscowości i stopnia płacy danego pracownika wzgl. od wysokości wynagrodzenia za normalną godzinę pracy samotnego pracownika w odnośnym stopniu płacy. Dla stosowania stawki premjowej miarodajne jest zatrudnienie a nie charakter, lub tytuł służbowy. Pracownikom warsztatowym, których praca nie da się ściśle oszacować a wedle postanowień mają być premjowani, wypłaca się premję t. zw. przeciętną.

Administracja warsztatowa techniczna otrzymuje premje, obliczone w stosunku procentowym od ogólnie wypłaconych premji pracowników warsztatowych. Pracownicy ruchu oraz pracownicy biurowi są od udziału w tych premjach wyłączeni.

Modyfikacje systemu Halseya, które przeprowadzili Weirs, Rowan, Gant, Rothert, Emerson, opisuje inż. Józef Mokrzyński w książce pod tyt. „Zarys Organizacji Pracy". Teorją premjowania zajmuje się obszernie inż. H. Błaszkowski w artykułach, umieszczonych w Nr. 1 i 2 „Inżyniera Kolejowego" z r. 1930. W artykułach tych autor analizuje pojęcie wydajności pracy, wprowadza określenie „stopnia doskonałości", opisuje premjowanie robotników oraz administracji. Liczne wykresy i wzory dają możność dokładnego zrozumienia sprawy premjowania. Ciekawe są wyjaśnienia, dotyczące premji systemu Halsey'a, zwłaszcza opis konieczności zmniejszania stawek czasowych. Na uwagę zasługuje projekt wynagradzania pracownika za pracę twórczą i za drobne pomysły, zwiększające wydajność pracy. Podnosząc ten projekt, należy dodać, że myśl to zdrowa, gdyż wszelka inicjatywa i praca pożyteczna, wykonana samodzielnie, (nietylko w warsztatach), winna być wynagradzana dodatkowo, by uniknąć apatji i zaniku inicjatywy. Opisując premjowanie administracji, autor przedstawia trudności przy tem zachodzące i stwierdza, że stosowane dziś premje dla administracji są sprzeczne z istotą premji i mogą dać wyniki wręcz odmienne od zamierzonych.

Trudności premjowania administracji w służbie mechanicznej rozwiązała przed wojną Austrja w ten sposób, że „für die erfolgreiche Wahrung der Wirtschaftlichkeit" wypłacano tantjemy, obliczane na podstawie specjalnych instrukcji dla służby trakcyjnej i warsztatowej. W tantjemach tych uczestniczył personel administracyjny począwszy od naczelnika aż do pomocnika magazyniera. Nie były to wprawdzie premje w ścisłem tego słowa znaczeniu, ale system ten przynosił dodatnie rezultaty za

równo w warsztatach jak i parowozowniach, gdyż zachęcał materjalnie do różnorodnych oszczędności, wywołując zarazem dbałość o rozwój przedsiębiorstwa kolejowego.

Na państw. kolejach belgijskich, jak podaje „Inżynier Kolejowy“ w Nr. 3 cim z r. 1930, udziela się w wielkich stacjach premje tym pracownikom, którzy wpłynęli dodatnio na przebieg robót, związanych z formowaniem pociągów. Prócz tych jest szereg innych premji, które przysługują pomocnikom naczelników stacji, pracownikom wydziałów ruchu i t. d. Stałe zarobki pracowników powiększają się dzięki premjom o 19 do 34 proc.

Również na kolejach francuskich personel korzysta z premji która jest funkcją rozwoju ruchu i oszczędności. Przy podziale premji bierze się pod uwagę ilość przepracowanych lat oraz ocenę pracownika. Referat, opracowany na XI sesję Międzynarodowego Kongresu Kolejowego, kończy się następującemi słowy: ,,Doświadczenie pokazuje że premje wywierają w szczególności wpływ na personel dyrekcji i premja powinna być stosowana specjalnie dla tej kategorji pracowników''. (Bulletin Congres d. Ch. d. f. Nr. 9.1929)

Nie trzeba uzasadniać, że forma wynagradzania t. j. zainteresowanie materjalne pracownika w wynikach gospodarczych przedsiębiorstwa, budzi uczucie wspólnoty i pobudza do zastosowania najlepszych, najskuteczniejszych metod pracy. Ogólna płaca za pracę winna się zatem składać z płacy stałej tudzież wynagrodzenia zmiennego. Formy tego wynagrodzenia dadzą się opracować dla każdej prawie gałęzi służby i przyniosą duże korzyści Zarządowi kolei. Dowodem warsztatowe premje Halseya, premje trakcyjne za oszczędne zużycie paliwa na parowozach.

Pracownicy z wykształceniem średniem, widząc, że Min. Kom. przyjęło już w wielu wypadkach zasadę materjalnego zainteresowania pracowników we wynikach gospodarczych, domagają się wprowadzenia premjowania także w pozostałych gałęziach służby w jak najszerszym zakresie. Materjalne bowiem zainteresowanie pracownika w wynikach gospodarczych stanowi czynnik postępu, warunek podniesienia gospodarstwa narodowego z racji usuwania marnotrawstwa ludzkich wysiłków, czasu i materjałów. Z drugiej strony jest ono czynnikiem, podnoszącym ogólną kuturę pracowników kolejowych przez zwiększanie ich zarobków.

A. Urbanek.

SZKOLENIE ASPIRANTÓW

(Artykuł dyskusyjny.)

W uprzednim artykule pod tym tytułem autor „Rol-a“ naszkicował w jednym z ustępów, jak to władza będzie segregować „zdolnych“ aspirantów po ich wyszkoleniu. Przypatrzywszy się bliżej owej segregacji, stwierdzam ze zdziwieniem, że są wśród nas Koledzy, którzy nie dość orjentują się we współczesnem kolejnictwie. Najwyższym szczeblem dla „zdolnego“ aspiranta ma być według „Rol-i“ stacja większa lub Dyrekcja, niższym... to posterunek zawiadowcy stacji, a „wreszcie“ służba handlowa.

Nie znam stanowiska Kolegi autora, ale na podstawie treści danego ustępu artykułu stwierdzam, iż autor nie był ani zawiadowcą stacji ani nie pracował w służbie handlowej.

Aby przypadkiem aspiranci w „większych stacjach“ czy w Dyrekcjach nie wyobrażali sobie zawiadowców stacyj i Kolegów z działu handlowego D. O. K. P. za niezdolnych lub mniej zdolnych od siebie, prostuję treść odnośnego ustępu i zaznaczam, że aspirant a nawet adjunkt „większej stacji“ lub Dyrekcji tylko w drodze wyjątku l b za protekcją otrzymuje dziś stanowisko zawiadowcy stacji względnie referat w służbie handlowej, gdyż stanowiska te wymagają dużo wiedzy fachowej, której zwykle i bardzo „zdolny“ aspirant nie posiada.

Jeżeli chodzi o służbę handlową, to rok 1930 jest dla niej na szczęście rokiem wyzwolenia. M. K. wychodząc ze słusznej zasady, iż służba handlowa winna być równorzędna innym gałęziom służby a nawet (idąc śladem zachodu) należeć do podstawowych działów rentowności kolei — nietylko wydzieliło służbę handlową z pod decydujących wpływów służby ruchu, lecz dąży szybkim krokiem do jej ulepszenia i udoskonalenia tak pod względem osobowym jak i rzeczowym. Minęły te czasy, w których służba handlowa była „zlewem“ wszystkiego, co ogólnie nazywano „małowartościowem“ i dlatego także ze sposobem szkolenia aspirantów, przedstawionym przez autora, nie zupełnie się zgadzam.

Mojem zdaniem, obecny system szkolenia aspirantów, a temsamem ich podział na dwie kategorje, t. j. ruchowych i handlowych, jest zły i to zarówno dla samej kolei, jak i dla Państwa. System ten praktykowały państwa zaborcze zaledwie kilkanaście miesięcy i zarzuciły go, ponieważ władze wojskowe energicznie się takiemu systemowi przeciwstawiły. Państwo bowiem potrzebuje pracowników możliwie wszechstronnie wyszkolonych, gdyż w razie konieczności obrony jednostronnie wyszkolony pracownik kolejowy jest prawie bezużyteczny.

Z tego punktu widzenia wychodząc, Zarząd Główny Z. U. P. winien jaknajspieszniej zainterwenjować w M. K., aby absolwentów kursów handlowych odpowiednio dokształcono, autoryzowano do służby ruchu i przydzielono bodaj na pół roku do samodzielnego jej wykonywania.

W ogólnych zarysach życie służbowe aspiranta kolejowego składać się powinno:

1) z 6 miesięcznego zaznajomienia się z agendami służby telegraficznej, ruchowej i handlowej, przy ścisłym nadzorze i ścisłej ocenie przez zawiadowcę stacji, kontrolerów ruchu i przewozów,

1) z 12-sto miesięcznego kursu wszech nauk kolejowych z zakresu eksploatacyjnego łącznie z egzaminami fachowemi,

3) z 6 cio miesięcznej służby praktycznej i administracyjnej, po ukończeniu której absolwent miałby prawo wypowiedzenia się o rodzaju służby, do jakiej chciałby być przydzielonym.

Po przydziale, autoryzacji i nominacji na adjunkta, zakończyłoby się formalne szkolenie aspiranta.

Szczegółowe szkolenie aspirantów ma tyle luk, że brak miejsca na omówienie tychże w artykule. Dość powiedzieć, iż nie opiera się ono o platformę codziennego życia służbowego i dlatego jest niezupełne. Wskazanem by było, ażeby M. K. rozpisało konkurs na temat szczegółowego szkolenia aspirantów wybitną pracę należycie rumunerowało, a wtedy pszczelarze, królikarze i t. p. fachowcy nie mieliby posłuchu w tak ważnej dziedzinie kolejnictwa. *O...set.*

O ujednostajenie systemu pracy

Szereg luźnych zarządzeń, wydanych przez M.K., a nawet przepisy drukowane, poszczególne DOKP. od-i miennie interpretują, a temsamem różnie się je wykonuje.

W ślad za tem mnożą się wnioski, żądające interwencji w tej lub innej sprawie, mimo, że dana sprawa jest jasna lecz dowolnie przez niektóre DOKP, na niekorzyść personelu traktowana.

Aby więc ujednostajnić system pracy związkowej, należałoby każdą rzecz, wymagającą interwencji Związku, naświetlić wiadomościami k a ż d e g o o k r ę g u, co może z łatwością wykonać odnośna sekcja fachowa.

Niezależnie od tego są sprawy, które nie angażują pośrednictwa związkowego, ale wykonuje się je rozmaicie w pojedyńczych DOKP. Dlatego byłoby dobrze, aby na łamach „Czasopisma" stały się one przedmiotem dyskusji, podobnie, jak to było z zagadnieniem szkolenia aspirantów.

W związku z powyższem proszę o wypowiedzenie się wszystkich Okręgów Z. U. P. na temat:

„Ekspedycja towarowa w teorji i praktyce".

W DOKP., w której pracuję, ogłoszono okólnikiem około 35 ekspedycyj towarowych bez określenia ich klas. Na czoło tych ekspedycyj wysunięto dawnych zastępców, zawiadowców stacyj dla służby handlowej w liczbie trzech oraz zarządców magazynów w liczbie siedmiu, zaś reszty eksp. nie obsadzono, lecz prowadzą je prowizorycznie zawiadowcy stacyj.

Ten stan rzeczy trwa już od 1|4 930 rzekomo dlatego, że Panowie Naczelnicy Wydziałów I|VII. i VI spierają się o władzę, a Pan Dyrektor nie łaskaw na służbę handlową.

Pierwszym trzem kierownikom dano autonomję w 6|10 ogólnej władzy kierowniczej, siedmiu dalszym t y l k o 2|3 władzy w zakresie służby handlowej, gdyż w obu wypadkach brakujące części władzy dzierży w swych rękach zawiadowca stacji.

Podobny stan rzeczy wywołuje ferment wśród zainteresowanych pracowników i fatalnie oddziaływa na służbę. Pozatem—niezależnie od toku służby—krzywdzi się nasz stan posiadania, oparty na Dz. U. Nr. 2|925, a temsamem nie można mieć nadziei awansu.

W tym całym bigosie zapomniano uporządkować prawnie w w i e l k i c h e k s p e d y c j a c h stanowisko zarządców magazynów, nie przewidując dla nich ani tytułu ani rangi.

Czy w innych DOK.P. taki sam chaos?

As...best.

PUSZCZYKI

Są ludzie, którzy od czasu do czasu albo z rozmysłu lub z wrodzonego uczucia nerwowości czy bojaźliwości chodzą od Annasza i Kaifasza do robią t. zw. „wiater".

A właśnie obecny okres przedwyborczy nadzwyczaj przypadł im do gustu; bo znaleźli się niby w swoim żywiole i szerzą minami, półszeptem i szeptem wśród naiwnych słuchaczy całkiem bezpotrzebnie zamieszanie.

Ci nowinkarze, to specjalny typ osobników, wyposażonych w bujną fantazję i umiejących też czasem wytropić, co „w trawie piszczy".

Co prawda, nierzadko ich całkiem „pewne" wieści są tak zniekształcone w stosunku do istotnego stanu rzeczy, że stają się absurdem, nonsensem, lecz autorytet owych magów przecież jakoś nie gaśnie, gdyż ludziska zawsze lubią tajemniczość, ona gra im na nerwach, utrzymuje w błogiem napięciu, w ciekawości na wypadki.

Skoro zatem mimo woli mowa o wyborach, to w łączności z niemi plotkarze puścili w ruch rozmaite wersje, od których włosy mogą się jeżyć na głowie, o ile ktoś nie łysy.

Powiada się n.p. cichaczem tu i ówdzie po centralach dyrekcyjnych i na przestrzeni, iż w związku z wyborami będzie się ludzi przenosić, gdzie pieprz rośnie, na emeryturę i t. p. plecie się potworne niedorzeczeństwa.

Piszemy o sprawie dlatego, by kolegów przestrzedz przed tego rodzaju lekkomyślnem i nawet karygodnem postępowaniem niepowołanych osób, albowiem jest wręcz wykluczonem, aby z urzędu szedł jakikolwiek nacisk w danej materji. Każdy wyborca oddaje swobodnie głos — według własnego sumienia i przekonania — i trudno kogoś wieszać teraz za to, że długie lata tkwił w tej czy innej partji politycznej, w tym lub tamtym Związku zawodowym, zwłaszcza, jeżeli to człowiek uczciwy, patrjota, prawy obywatel Państwa i sumienny urzędnik.

Rozumie się, iż lojalny i rozsądny pracownik państwowy nie pójdzie dzisiaj w interpretacji swobody obywatelskiej aż tak daleko, iżby miał angażować się do akcji wyborczej przeciwko interesom Rządu, ale na to chyba nie trzeba żadnych dyrektyw przełożonej władzy, lecz bodaj odrobinę znajomości sytuacji.

Że Rząd zaś życzyłby sobie mieć funkcjonarjuszy państwowych po swojej stronie przy wyborach, to rzecz sama przez się zrozumiała, choć usuwająca się z pod wpływów na nią Związku zawodowego.

Wykluczonem atoli, by Rząd zamierzał na terenie służbowym naciskać na pracownika w kierunku jego przekonań obywatelskich.

Dlatego należy przyjmować wszelkie na ten temat „pewniki" puszczyków z dużą rezerwą, a raczej nie przykładać żadnej wagi do bredni.

Z. U. P. sierotom po swych członkach

W preliminarzu budżetowym Z. U. P., uchwalonym w czerwcu b. r. przez walny Zjazd Delegatów w Gdyni, widzimy pozycję 1000 zł., przeznaczoną na pięć stypendjów po 200 zł. dla uczniów szkół średnich, sierót po członkach Związku Umysł. Prac. Kolej. Pozycję tę wstawiła do preliminarza Komisja budż. Zjazdu na wniosek Zarządu Gł., a w szczególności prezesa Trześniowskiego, z uwagi na oszczędności, jakie ostatni Zarząd Gł. osiągnął w ubiegłym roku administracyjnym.

Dzięki wspaniałomyślności i ofiarności b. wiceprezesa Zarz. Gł. kol. Bulsiewicza, który nie przyjął przyznanych Mu przez W. Zjazd Del. 300 zł., Zarząd Gł. otworzył ponadto dwa stypendja właśnie z powyższej kwoty, zwiększonej jeszcze o 100 zł., tak, iż powstało ogółem 7 stypendjów po 200 złotych, ustanowionych przez Związek Z. U P. na rok 1930.

Stypendjum po 200 zł. dla jednego ucznia, sieroty, przedstawia wprawdzie bardzo skromną kwotę, mającą dotyczącym przyjść z pomocą w wydatkach na studja, nie mniej jednak posiada w dzisiejszych ciężkich warunkach materjalnych nader poważne znaczenie, choćby tylko wziąć na wzgląd zakup drogich obecnie podręczników naukowych i jakie takie ubranie dla studenta. Zawsze to w osieroconej rodzinie, w jej szczuplutkim budżecie domowym, przyniesie dużą ulgę, niejedną łzę otrze i spotka się z serdeczną wdzięcznością wobec organizacji, która dzieciom po zmarłych kolegach, członkach Związku, pragnie w miarę swej możności pomódz przy zdobywaniu kawałka chleba.

Bo istotnie, narazie nie stać Związek na więcej, gdyż „wedle stawu grobla". Mimo to wszakże dążeniem Związku będzie tak zbożną rzecz konsekwentnie rozwijać, t.j. stworzyć stały fundusz stypendyjny, ogłaszać stypendjów więcej i podwyższać kwoty na stypendja. W każdym razie, Walny Zjazd Delegatów w Gdyni zrobił w tym kierunku chlubny początek, czego mogą pozazdrościć nam nawet najliczniejsze Związki zawodowe kolejarzy. Obok letniska w Komańczy, pensjonatu w Krynicy, instytucja stypendjów dla sierót po członkach Z. U P., świadczy godnie nie tylko o wielce zróżnikowanej pracy związkowej, ale o owej głębokiej myśli społecznej, jaka charakteryzuje w wysokim stopniu naszą organizację zawodową.

Powinni to też uznać w pierwszej linji sami członkowie Związku, a zwłaszcza z pośród nich ci chroniczni pesymiści, co to niepoprawnie zwykli gderać, grymasić na działalność w Związku, z lekkiem sercem krytykować, iż Związek mało robi i t. p. Tego rodzaju wielce owocne — między wielu innemi — akty działalności związkowej może zdołają z czasem stopić ową niewiarę w samych siebie, we wspólny wysiłek nas wszystkich, albowiem widocznem jest tutaj dla każdego nieuprzedzonego, jak na dłoni, że z tych miesięcznych wkładek członkowskich rodzą się coraz świeższe dzieła dużej wartości moralnej i filantropijnej, rzeczy, świadczące dowodnie przed szerokiemi sferami społeczeństwa w Polsce, iż stanowimy silnie zorganizowaną i wybitnie żywotną jednostkę inteligencji urzędniczej wogóle, a kolejowej w szczególności.

Tę znojną, a tak bardzo wydatną robotę Związku Umysł. Pracown. Kolej., winna dalej należycie ocenić przełożona władza, której pewne instytucje humanitarne dla pracowników, jak np. kolejowa pomoc lekarska, pozostawiają niemało do życzenia, skutkiem czego posiłkowa samopomoc mas pracowniczych w danej materji staje się wręcz koniecznością. A jednak w odnośnych sferach niestety brak dość zrozumienia w tym kierunku, trudno stamtąd wydobyć cośkolwiek na poparcie samodzielnych, najbardziej szlachetnych i realnych poczynań pracowniczych.

Niechaj ostatni akt humanitarnej działalności Związku Z.U P., skromne stypendja związkowe, potrafią bodaj ulżyć sierocej doli uczniów szkół średnich, dzieci byłych członków Związku.

Apel do pracy!

Apeluję, aby wszystkie Zarządy Okręgowe i Zarządy Kół postanowiły i zobowiązały się, przynajmniej dwie korespondencje w roku nadesłać do Redakcji „Czasopisma".

Jedna z korespondencyj powinna zawierać dane z życia związkowego na terenie Koła lub Okręgu, druga zaś miałaby dotykać podłoża życia zawodowego.

Korespondencje byłyby wydrukowane bez podpisów, zaś w tytule widniałaby tylko uwaga, z którego Koła pochodzą, np. — Z Koła bydgoskiego. —

Ścisłą ewidencję prowadzić będzie Redakcja. Koła i Okręgi, które nie dotrzymają zobowiązań, wymieni się w rocznem sprawozdaniu Z. Głównego.

Do pracy, czas ucieka!

Ol...ga.

* * *

Bardzo serdecznie dziękujemy Koledze „Ol...ga" za powyższy apel. Rygor jednak, o którym wspomniano w apelu, należy uważać za osobistą propozycję autora, bez czego wogóle mogłoby się obejść, gdyby Koledzy posiadali pełną świadomość moralnej siły i istotnego znaczenia drukowanego słowa we własnem piśmie zawodowem.

Redakcja.

Jeżeli Ci się

„CZASOPISMO"

podoba, powiedz o niem Kolegom, jeśli Ci się nie podoba — napisz

REDAKCJI.

ŻYCIE ZWIĄZKU

Posiedzenie Zarządu Głównego

Dnia 14 września b. r. zebrał się Zarz. Gł. Z.U.P. na II. plenarne posiedzenie, otwarte przez Prezesa Trześniowskiego o godz. 10 tej we własnym lokalu przy ul. Kętrzyńskiego 32.

Z ważniejszych spraw, jakie były przedmiotem obrad, wypada poruszyć sprawozdanie Kol. Prezesa z czynności Zarz. Gł. za ubiegły okres 3 miesięczny, który — mimo swego kanikularnego charakteru — dał Zarządowi Gł. dosyć pracy.

Trzeba było uporządkować sprawy pozjazdowe, m. i. rozesłać rozliczne podziękowania do władz, urzędów, poszczególnych osób i t. p.

Obszernej korespodencji wymagały sprawy, związane z Krynicą i Komańczą.

Do M. K. występował Zarząd Gł. pisemnie w przedmiocie niezaliczenia urlopów, udzielanych członkom Zarz. Gł. dla celów związkowych, zajmował się założeniem Okręgu we Wilnie, wycieczką na Polesie i Wileńszczyznę, sprawą zatwierdzenia Okręgu wileńskiego przez władze administracyjne, będącą ciągle w toku, wreszcie wydawał „Czasopismo“, które w tym roku wychodziło bez przerwy, mimo sezonu urlopowego.

Przy sprawozdaniu z sezonu w Krynicy kol. Prezes zauważył, że sezon nie dopisał w tej mierze, jak Zarząd Gł. się spodziewał. Przyczyny ku temu były różne; niemało zaważyły na szali ciężkie stosunki ekonomiczne kolegów, może i niezbyt dogodne położenie willi „Kotwicz“, na co niektórzy koledzy skarzyli się; ostatecznie sezon przyniesie nieznaczną stratę i w roku następnym Związek nie będzie dzierżawił wspomnianej willi

W Komańczy sezon był również słabszy, niż zazwyczaj. Przyniósł jednak tyle, że wystarczy na pokrycie inwestycyj, poczynionych w ostatnim roku.

Sporo czasu zajęło następnie trutynowanie 120 wniosków (vide „Czasopismo“ zeszyt 12-13 b. r.), przekazanych Zarządowi Gł. do załatwienia przez Walny Zjazd Delegatów. Wybrano z nich najważniejsze do natychmiastowego zajęcia się niemi, niektore postanowiono przydzielić Sekcjom do opracowania, kilka uznano za nieaktualne i temsamem nienadające się do przedłożenia Ministerstwu Kom.

Wiceprezes Z. Gł. kol. Gądek złożył zkolei sprawozdanie z założenia Okręgu Z. U. P. w Wilnie i wycieczki na Polesie i Wileńszczyznę, których przebieg znają koledzy z opisów w „Czasopiśmie“.

W dalszym ciągu kol. Gądek skreślił przebieg II. Zjazdu Ligi Słowiańskich Urzędników Kolejowych w Pradze, odbytego w dniach 6—8 września b. r., gdzie razem z kol. Varhelym reprezentował nasz Związek Mowca podniósł niezwykłą serdeczność kolegów Czechosłowaków, którzy witali i honorowali delegatów Z. U. P. wyjątkowo gorąco i po bratersku. Odnieśliśmy tam ten niezwykły sukces, że Liga zaproponowała naszemu Związkowi już od marca 1932 r., a zatem z pominięciem wyznaczonej kolejności — przewodnictwo Ligi, które przypadałoby nam dopiero w marcu 1935.

Obszerniejsze sprawozdanie z tego Zjazdu ukaże się w Czasopiśmie.

Pozatem w myśl uchwały, powziętej w Pradze, sprawozdania z czynności Ligi będą ogłaszane oficjalnie w organach zawodowych wszystkich członków Ligi, w tłumaczeniu na ich języki.

Po obu sprawozdaniach uchwalono wniosek kol. Tarczyńskiego, aby sprawę przewodnictwa w Lidze postawić na porządku dziennym następnego posiedzenia Zarządu Gł., i by wyrazić delegatom Związku na Zjazd Ligi uznanie i podziękowanie za godne zastąpienie Z.U.P. w Pradze.

Prócz tego Zarząd Gł. powziął jeszcze następujące uchwały:

odnośnie stypendjum 10-lecia Z. U. P. postanowiono uzupełnić kwotę 1000 zł., przeznaczoną na ten cel przez Walny Zjazd Delegatów w Gdyni, do 1400 zł. (przez dodanie 300 zł. remuneracji, nieprzyjętej przez kol Bulsiewicza i 100 zł. z funduszu propagandowego) i utworzyć 7 stypendjów po 200 zł. z tem, że przynajmniej dwa z nich przypadną petentom z okręgu krakowskiego, ponieważ ilość stypendjów wzrosła właśnie wskutek ofiary kol. Bulsiewicza. Warunki otrzymania stypendjum zawiera konkurs, ogłoszony w zeszycie 17 Czasopisma z 15 września b.r.).

W sprawie przewodnictwa Sekcji Centralnej, uproszono kol. Wiceprezesa Guldę Franciszka (Lwów, Głęboka 14) o zwołanie posiedzenia okręgowych Sekcyj kontrolerów, a kol. Krzeczkowskiego Bolesława (Lwów, Dworzec gł.) o zwołanie okręgowych Sekcyj handlowo-kasowo-rachunkowych. Obaj wymienieni przyjęli mandaty

Wykonując polecenie Walnego Zjazdu Delegatów, przyjęto na miejsce poprzedniego księgowego nowego księgowego w osobie kol. Kissa z Wydziału V. D. O. K. P. we Lwowie i udzielono mu wskazówek co do prowadzenia księgowości.

Termin składania prac konkursowych uchwalono przedłużyć do 1. grudnia b. r. Warunki konkursu koledzy znajdą w zeszycie 7 „Czasopisma“ z dnia 15 kwietnia 1930 r. na str. 84.

Co do wydawnictw propagandowych M. K. p. t. „Polska“, postanowiono odnieść się do M. K., by znajdujące się tam w znacznej ilości tego rodzaju wydawnictwa umieszczano w wagonach turnusowych wszystkich pociągów pasażerskich dalekobieżnych, a zwłaszcza w wagonach P. K. P., biegnących zagranicę.

Wkońcu przyjęto do Związku 19 kolegów z Okr. katowickiego. Są nimi: Bielański Stanisław, praktykant kol. z Rybnika, Buchta Jan, praktykant kol. z Katowic-Ligoty, Broszkiewicz Edward, prakt. kol. z tejże stacji, Darowski Zbigniew, kand. kol. ze stacji Murcki, Hajda Józef, prakt. kol. z Katowic, Kałuża Feliks, asesor, Ekspedycja tow. Katowice, Klasse Edward,

prakt. kol. Tychy, Koryczan Juljan, prakt. kol. Katowice Ligota, Kozioł Włodzimierz, prakt. kot. Katowice Kubiak Maksymiljan, prakt. kol. Mysłowice, Niezgoda Marjan, prakt. kol. Chełm Wielki, Pałucki Władysław, adjunkt Katowice, Pawlik Franciszek, prakt. kolej. Szopienice południowe, Baszczyk Klemens, prakt. kol. Rybnik, Pukal Józef, prakt. kol. Chebzie, Sempruch Stanisław, adjunkt Katowice, Slesiński Adam, prakt. kol. Chebzie, Szafarz Juljan, prakt. kol. i Kulla Franciszek, kontroler kasowy D.O.K.P. Katowice.

Data wstąpienia liczyć się będzie tym członkom od chwili złożenia wpisowego i pierwszej składki członkowskiej.

Na tem zamknięto posiedzenie.

Wycieczka Z. U. P. na Polesie i Wileńszczyznę

(Koniec)

Pobyt wycieczki w Wilnie wynosił 3 dni, jednak zwiedzanie samego miasta trwało zaledwie 1 $^1/_2$ dnia.

Zwiedzanie miasta rozpoczęliśmy pod kierunkiem inż. Grabowskiego, od Ostrej Bramy.

Na ulicy pod Ostrą Bramą klęczy tłum, kierując wzrok w stronę kaplicy z cudownym obrazem Matki Bożej.

Nieprzeliczona ilość wotów zdobi kaplicę i ołtarz Obok kaplicy po lewej stronie dobudowano galerje piętrowe dla wiernych, modlących się.

Do Ostrej Bramy przylega kościół św. Teresy oraz b. klasztor OO. Karmelitów bosych.

Idąc w głąb miasta, obserwowaliśmy przępiękną bramę, prowadzącą do klasztoru Bazyljanów. W tym klasztorze jest słynna „cela Konrada", obrócona przez Związek literatów polskich w Wilnie na muzeum pamiątek mickiewiczowskich.

Po prawej stronie ulicy widzieliśmy klasztor prawosławny św. Ducha i monastyr wyznania wschodniego.

Kierując się dalej ku śródmieściu, zwiedziliśmy kościół św. Kazimierza, dawny ratusz, gmach poczty i telegrafów t. j. były pałac Radziwiłłów, Kościół św. Jana (uniwersytecki) z wysoką wieżą, a w głębi uniwersytet im. Stefana Batorego.

Po zwiedzeniu Kościoła i uniwersytetu, znaleźliśmy się na placu Napoleona, skąd kierując się w ul. Uniwersytecką, oglądnęliśmy t. zw. alumnat papieski, zamieszkały dziś przez osoby prywatne i mocno podniszczony.

Zkolei udaliśmy się pod pałac reprezentacyjny Rzplitej, zwany uporczywie przez Wilnian pałacem biskupim, i do Kościoła św. Krzyża, na czem zakończyła się przedpołudniowa wycieczka po mieście.

W międzyczasie kierownictwo wycieczki, w osobach kolegów Gądka i Tustanowskiego, składało wizyty w D.O.K.P. Wymienieni przyjęci byli bardzo serdecznie przez Dyrektora K. P. inż. K. Falkowskiego, gdzie na długiej pogawędce, omówiono szereg spraw, związanych z wycieczką Z. U. P. jakoteż z założeniem Okręgu Z. U. P. w Wilnie. Następnie złożono wizyty Panom Naczelnikom Wydziałów, a członkom Komitetu przyjęcia wycieczki: inż. Mazurowskiemu (Wicedyrektor K. P.) inż. Narkiewiczowi, Maruszkinowi-Kryszczu-Kajtisowi, Drowi Kiślewskiemu, oraz inż. Szadziewiczowi.

Po omówieniu z wymienionymi dalszych szczegółów wycieczki, opuszczono Dyrekcję.

Kierownictwo wycieczki stwierdziło nadzwyczaj serdeczny stosunek tak Pana Dyrektora K. P., jak i władz dyrekcyjnych do wycieczki, pieczołowitość o jej potrzeby, i td. Na tem miejscu składamy też gorące podziękowanie Dyrektorowi K. P. Panu inż. Falkowskiemu i innym władzom dyrekcyjnym, a głównie członkom Komitetu przyjęcia wycieczki.

Popołudnie obrócono na zwiedzanie Katedry i Antokolu, wzgl. Kościoła św. Piotra i Pawła.

Zbliżał się wieczór. Aby wycieczkowców nie ogarnął przesyt wrażeń i zmęczenie, Dyrekcja wileńska postarała się o znakomitą kąpiel w „Ognisku Kolejowca". Należała się ta kąpiel po kilku dniach wycieczki wśród lipcowej spiekoty, i to tem bardziej, iż następny dzień rozpoczynał się wczesnym wyjazdem na całodzienny pobyt do Trok.

Dzień 8 lipca, słoneczny, niezbyt gorący, na wycieczkę jedyny. O godz. 8·00 wyjechaliśmy z inż. Grabowskim i st. as. Bandurskim pociągiem do Landwarowa, a stąd autobusem do Trok.

Oczom naszym ukazało się najpierw miasteczko Nowe Troki. Starodawna ta osada, położona na wysokim przesmyku wśród jezior, sięgająca czasów Witoldowych. Miasteczko zwiedziliśmy w najdrobniejszych szczegółach, więc: ruiny klasztoru i Kościoła Bernardynów, (obróconego przez Rosjan na więzienie, dziś sprzedanego na rozbiórkę) Kościół Farny, Kinessę (świątynię) Karaimów, dalej zwaska zamku lądowego, górę t. zw. „ofiarną", usypaną sztucznie, skąd rozlega się piękny widok na jeziora, otaczające Troki i na drugi zamek, malowniczo na wyspie położony, dokąd udaliśmy się łódkami. Minąwszy ruiny kościoła i klasztoru Dominikanów, za 15 minut jazdy łódkami dotarliśmy na wyspę, do stóp zamku, stanowiącego ostateczny cel wycieczki.

Po zwiedzeniu ruin wycieczkowcy odpoczywali pod zamkiem nad jeziorami, łódkując się i kąpiąc w jeziorze. Kilka zdjęć kol. Skupienia utrwaliło pobyt wycieczki w tem uroczysku.

Po należnym wypoczynku wróciliśmy autobusami do Wilna, gdzie odbyło się uroczyste otwarcie nowego Okręgu Z. U. P. w Wilnie, a następnie wspólna kolacja. O godzinie zaś 21 uczestnicy wycieczki podejmowani byli w „Ognisku Kolejowca" czarną kawą przez Dyrekcję O. K. P.

W przemiłym nastroju spędziliśmy kilka godzin w towarzystwie delegata Dyrektora K. P., inż. Narkowicza oraz innych członków Komitetu, o których wspomniano wyżej. Na powitanie, wygłoszone przez delegata Dyrektora K. P., odpowiedział kol. Gądek, wspominając o celach wycieczki i świeżo otwartym Okręgu Z. U. P., polecając go opiece Dyrekcji i wnosząc toast na cześć Dyrektora K. P. inż. Falkowskiego, Komitetu Dyrekcyjnego i gospodarzy oraz Prezesa Ogniska inż. Szadziewicza.

Wspólna fotografja uwieczniła tę chwilę serdecznego nastroju.

Dzień 9 lipca zastał wycieczkę, jadącą z Wilna przez Lidę, Wołkowysk, Mosty do puszczy białowieskiej. Wśród

ulewnego deszczu przybyliśmy do Hajnówki, gdzie oglądaliśmy państwowe tartaki i terpentyniarnię pod przewodem inż. Porowskiego i Godlewskiego. Z ramienia DOKP. towarzyszył wycieczce inż Chmielewski. O godzinie 20·00 stanęliśmy w Białowieży Pałacu, podejmowani bardzo serdecznie w kasynie przez urzędników Dyrekcji lasów państwowych. Zabawa przy muzyce trwała do późnej nocy. Następny dzień poświęcono zwiedzaniu puszczy białowieskiej, objazdowi kolejką wązkotorową wśród puszcz i oglądnięciu zwierzyńca, oprowadzani przez p. leśniczego Romana Jasińskiego.

Późnym już wieczorem wracaliśmy stąd, aby następnego dnia tj. 11 lipca znaleźć się w Grodnie. Tu ooczekiwał nas ukochany inż. Grabowski. Wycieczkę powitał również naczelnik Oddz. Drog. Inż. Ostrowski, referent Oddziału Barsakiewicz Wacław i zawiadowca stacji Dylikowski Stanisław. Zwiedzilismy dom Orzeszkowej ogród miejski, kościół farny, kościół pojezuicki, rynek ze zabudowaniami, zamek stary i nowy, skąd rozciąga się wspaniały widok na miasto, przedmieście Łosośnę za Niemnem) i okolicę Grodna.

Po zwiedzeniu zamków i obiedzie, udaliśmy się na przejażdżkę po Niemnie do prześlicznej okolicy Grodna i jego miejsc letniskowych, Kredowych Gór i Pyszek. Wieczorem zwiedziliśmy jeszcze klasztor pobernardyński kościół św. Krzyża, a wreszcie klasztor po Brygidki, zabudowania klasztorne i szkołę dzięki uprzejmości sióstr Nazaretanek, dzisiejszych posiadaczek klasztoru.

Następnego dnia tj. 12 lipca wycieczka witała już Warszawę i po kilku godzinach pobytu wyjechała do Krakowa.

Tak zakończyła się ta wspaniała eskapada, z której wynieśliśmy wszystkie spodziewane korzyści, a głównie miłość do Matki Ojczyzny.

Wszystkim tym, którzy przyczynili się, żeśmy poznali i całem sercem pokochali odległe połacie naszego kraju na tem miejscu gorąco dziękujemy staropolskiem „Bóg zapłać“!

Doniosłem również następstwem wycieczki, to zacieśnienie węzłów koleżeńskich przez uczestników. Stosunki bowiem towarzyskie dają najlepszą rękojmię koleżeńskiego współżycia i braterskiej łączności.

Stanisław Gądek.

Wiceprezes Zarządu Gł. Z. U. P.

Zagadnienia komunikacyjne

(Ciąg dalszy)

Niemcy przed wojną uważały Gdańsk za pomocniczy port wojenny, popierając tu rozwój zakładów przemysłowych, stwarzając z niego miasto garnizonowe i urzędnicze, bo nie leżało w interesie Rządu Rzeszy rozwijanie Gdańska jako portu handlowego z powodu jego bezpośredniej łączności z ziemiami polskiemi.

To też kiedy łączono inne porty, jak Hamburg (1846) i Szczecin (1846), Królewiec (1857) z Berlinem lub centrami przemysłu ciężkiego i handlu (Śląsk), Gdańsk pomijano. Dopiero po osobnych staraniach kupiectwa gdańskiego, miasto otrzymało połączenie kolejowe przez Tczew (1869) z Berlinem i Królewcem, a następnie z Mławą, przez co Gdańsk osiągnął bezpośrednią komunikację z Warszawą (1877).

A kiedy połączono Gdańsk komunikacją kolejową, ze światem, przyszły nań nowe troski: Taryfy.

Taryfy dawały możność przesyłania parytetowo. a nawet według niższych stawek, przesyłek do dalszych portów.

Skoro się weźmie ponadto pod uwagę troskę rządu Rzeszy o rozbudowę i ustrój nowoczesny innych portów, towar siłą faktu kierowano raczej do zachodnich portów niemieckich. Linje kolejowe, biegnące do Gdańska, miały mniejszą zdolność przepustową (przelotność), aniżeli linje, idące do zachodnich portów.

Naturalnie znaczenie połączenia komunikacyjnego Gdańska z ziemiami polskiemi przez Wisłę utrąciła również Rzesza niemiecka przez konkurencyjne taryfy kolei żelaznych i przez połączenie Wisły ze Szczecinem kanałem bydgoskim, otwartym w 1774 r., a pogłębionym w sto lat później.

Tak więc Rzesza niemiecka, obaliła port gdański, który był ongiś jednym z pierwszych i najważniejszych portów na morzu Bałtyckiem. Dopiero odrodzona Rzplita otwarła Gdańskowi te widoki powodzenia, jakie miał, gdy „był niegdyś naszem miastem“...

Ale podnosząc nieszczery charakter skargi W. Miasta, winniśmy iść dalej. W skardze swej Gdańsk jednostronnie wskazuje na Gdynię, jako jedyne nieszczęście, leżące na drodze jego pomyślności i rozwoju. Pomija w niej walkę Niemiec z portami Polski, przez specjalne t. zw. „Seedurchfuhrtarife“. Jeżeli Gdańsk zainteresowany jest w budowie portu w Gdyni i dopiero teraz spostrzegł, na co się zanosi przy rozbudowie Gdyni, i ma do Polski żal, że nie wszystek towar, idący z Polski i do Polski, pójdzie przez jego ręce, niechże rozszerzy pretensje właśnie na te taryfy bojowe, D. R. G. i nie zgłasza po cichu swego desinteressement co do przewozów przez porty niemieckie towaru polskiego i zagranicznego. Wszak na podstawie tych taryf, (a specjalnie S. D. 5.), sięgających nieraz 54% ulgi, koleje D. R. G. starają się odciągnąć ładunki polskie, czechosłowackie i innych państw sąsiednich do własnych portów, mimo, że np. komisarz państw Ententy protestował przeciw deficytowej polityce kolei Rzeszy! Dzięki takiej polityce taryfowej około 1 miljon ton towarów z Polski przechodzi przez porty Rzeszy z pominięciem Gdańska.

Po powyższych wyjaśnieniach okazuje się nieszczerość skarg Wolnego Miasta Gdańska. Przedewszystkiem trzeba poznać wzajemne stosunki gospodarcze i dostosowywać je do wymogów rozwoju tak Rzplitej, jako Państwa mocarstwowego, jak i Wolnego Miasta. Słusznie też zauważa francuski dziennik „Journal d'Orient“, wychodzący w Konstantynopolu: „...nielojalne i nieżyczliwe stanowisko Gdańska wobec Polski, z której czerpał on swe wielkie zyski, przyczyniło się i przyczynić się musiało do zmiany kierunku w polityce polskiej. Stąd też powstało dążenie do uniezależnienia się Polski od Gdańska przez stworzenie nowego wielkiego portu bałtyckiego — Gdyni.... O ile Gdańsk zechce się przystosować do sytuacji i przestanie prowadzić swą jątrzącą i nierozsądną politykę obstrukcji wobec Polski, nie ulega kwestji — naszemu zdaniem — iż może on obok i niezależnie od Gdyni rozwijać się pomyślnie, albowiem odradzające się i rozwijające się 30-miljonowe państwo może w zupełności zaspokoić potrzeby rozwojowe i Gdyni i Gdańska“

Gees.

Jeszcze w sprawie ulgowych przejazdów i przewozów

Przepisy instr. Nr. A. 6. o ulgowych przejazdach i przewozach dla pracowników P. K. P. nie są jeszcze, mimo swych dobrych stron, doskonałe.

Walny Zjazd Delegatów w Gdyni zabrał głos w tym przedmiocie w 9-ciu uchwałach, ogłoszonych w 12-13 zeszycie „Czasopisma" z br., któreby można według treści podzielić na odpowiednie działy.

Dział pierwszy obejmie uchwały 67, 99 i 106, drugi uchwały 97, 98, 71 i 14. trzeci uchwałę 96 i 95.

A zatem Walny Zjazd domaga się przyznania referentom dyrekcyjnym i kontrolerom VII-ej grupy up. prawa przejazdu I. klasą, zaś praktykantom kolej. i techn. dowodów tożs. osoby i prawa przejazdu II. klasą. Odnośnie referentów dyrekcyjnych i kontrolerów nie ujęto sprawy szczęśliwie. Należało bowiem, mówiąc o referentach dyrekcyjnych, dodać wzmiankę o wykształceniu wyższem i średniem, natomiast co do kontrolerów, wyróżnić kontrolerów ruchu, przewozów, taryfowych i kas. Mamy wszakże różnych kontrolerów, którym ulgi te nie powinny przysługiwać.

Referentów w Dyrekcjach w VII. grupie uposażenia jest wielu, nawet z elementarnem wykształceniem, i to stanowi, o czem mi wiadomo, największy szkopuł, o jaki rozbijają się żądania Z. U. P. w Ministerstwie Komunikacji. O ile rozchodzi się znów o kontrolerów, to, choć nie wszyscy kontrolerzy i nie we wszystkich D. O. K. P. mają przynajmniej średnie wykształcenie z maturą, jednak urząd ich wymaga, aby zajmowali klasę bezpośrednio wyższą od rewizorów pociągów; maszynistów, majstrów ślusarskich i t. d. Wprawdzie należy się spodziewać, że na stanowiska kontrolerów, jak i wyższych referentów w D. O. K. P., nie będzie się już powoływać urzędników ze „średniem wykształceniem" w pojęciu Związków Z. K. P. i Z. U. K., gdyż szkoły średnie przysparzają co roku coraz większej lości maturzystów, czyli kandydatów na dane stanowiska, to mimo wszystko stan wykształcenia personelu na P. K. P. na podstawie niejasnej polityki Min. Kom. długo jeszcze poszwankuje i sporo wody w Wiśle upłynie, zanim autorytet urzędniczy osiągnie należny poziom.

Przeto — według mego zapatrywania — należałoby w memorjale do Min. Kom dotyczące żądanie w sposób powyższy uwypuklić i umotywować tem, iż dziś dla maturzysty siódma grupa np. jest prawie niedościgłem marzeniem; otrzymać on ją może dopiero po szeregu lat pracy na P. K. P i z nią zwykle odchodzi w stan spoczynku. Niechże przynajmniej pod koniec karjery urzędniczej różni się czemś od majstra ślusarskiego, niższego pracownika, który otrzymawszy IX gr. up., przechodzi do II. kl. przejazdów.

Odnośnie praktykantów kolejowych żądanie dla nich II. kl. jest już zbyteczne, albowiem interesowani mając pobory 75% IX gr. up, otrzymują na mocy rozp. Min. Kom. uprawnienie do II. klasy. Powinno się natomiast żądać dla nich dowodów tożsamości osoby od chwili przyjęcia na P. K P. Są to przecież kandydaci na etatowe stanowisko i zapewne błahe tylko przyczyny powodują, iż zainteresowani od zaraz nie dostają dowodów tożsamości osoby.

Zmiana cen biletów na 1/10 ceny normalnej, listy zielone, przywrócenie praw rodzicom pracownika, będącym na jego utrzymaniu, do ulg przejazdowych, bilety żywnościowe dla t. zw punktów żywnościowych.

Cena biletu personalnego winna znacznie różnić się od biletów dla osób wojskowych, nie mających nic wspólnego z koleją, a różnica dzisiejsza jest prawie normalna ($^1/_4$ i $^1/_5$). Pracownik służy przedsiębiorstwu i dlatego należą się mu większe udogodnienia w cenie, aniżeli osobom postronnym, choćby na państwowej służbie będącym. Przy cenie biletu personalnego powinniśmy się domagać, aby ją ustalono w przepisach, a nie była zależną od każdorazowego rozporządzenia M. K.

Sprawy t. zw. „listów zielonych" (mniejsza z tem, jak je nazwą przepisy) Zarząd Główny również dopilnuje w Min. Kom, ponieważ były one wielkiem dobrodziejstwem dla pracowników, a bezpłatny przewóz okopowizny do 600 kg dla dużej rodziny, przedstawia się wprost śmiesznie, bo niewiadomo, co przewieźć na takie zaświadczenie, a ponadto nie wszystko się dostanie w jednej miejscowości.

Przy omawianiu ulg przejazdowych w 7 zeszycie „Czp." z br, podniesiono niesprawiedliwość zarządzenia M. K. w odniesieniu do rodziców pracownika, pozostających na jego całkowitem utrzymaniu, przez odmówienie im prawa do ulg przejazdowych — i tłumaczono, że należyte wyzyskanie urlopu wypoczynkowego i wyjazd na letnisko stają się niemożliwe, gdyż z dzisiejszych szczupłych poborów nie stać pracownika na opłacenie rodzicom biletów jazdy. Dzieje się przez to krzywda pracownikowi, który nie wyrzuci ojca wzgl. matki podczas urlopu na bruk, wzgl. nie będzie prowadził dwu domów, bo niema z czego, i nie wyjedzie na letnisko ze szkodą dla siebie bezpośrednio, pośrednio dla Zarządu kolei

Trafia się i tak, iż pracownik zgłasza matkę w Kasie Chorych, jako służącą, opłaca wkładki, melduje ją i na policji za sługę i uzyskawszy stamtąd odnośne potwierdzenie, stara się dla matki o kartę tożsamości i bilety „regie". Wszak podczas choroby czy to pracownika, czy jego żony, ktoś musi zająć się gospodarstwem i jechać na zakupy... Ale to przecież wstrętne, by pracownik aż do tak poniżających sposobów się uciekał, aby módz wykołatać ulgę dla matki.

(Dokończenie nastąpi.)

Stek.

Każdy członek Związku winien wpłacić w swojem Kole miejscowem składkę członkowską za październik b. r i następnie za każdy miesiąc tak długo, dopóki M. K. nie zezwoli z powrotem na ściąganie składek przez listy płac.

Zarządy Kół mają troszczyć się o zebranie składek miesięcznych od bezwzględnie wszystkich w Kole kolegów, członków Z. U. P., tak zamieszkałych w siedzibie Koła, jak na przestrzeni.

Ściągnięte kwoty należy odsyłać czekiem P. K. O. pod adresem:

Zarząd Główny Związku Umysłowych Pracowników Kolejowych, Lwów, Kętrzyńskiego 32.

REDAKCJA.

KARJERA

„Karjera", to naprawdę magiczne i silnie atrakcyjne słowo, szczególnie u osób na tym punkcie specjalnie czułych, pewnych siebie, zarozumiałych, a również dla jednostek małowartościowych, próżnych, niedouków i t. d.

Pojęcie „karjery" jest więc na punkcie swej treści względne, zależnie od tego, kto i w jakim kierunku się ambicjonuje, jakie posiada aspiracje, co poprostu uważa za karjerę.

Zdarza się np., że bęcwał z ulicy wkręci się do urzędu, gdzie w specjalnych okolicznościach potrafi wypłynąć na wierzch, to on naprawdę zrobił karjerę. Kiedyindziej znowu ktoś uważa za zdobycie karjery nominację na woźnego, pisarza, adjunkta, asesora, zawiadowcę stacji, kierownika działu, naczelnika wydziału, dyrektora departamentu, nawet ministra. Wtedy to otoczenie, nadzwyczaj wrażliwe na tego rodzaju ewolucje, powiada o takim szczęśliwcu: „A, ten ci zrobił karjerę"!?

Jakiemi drogami ludzie dochodzą do karjery?

Najprostsza, to droga uczciwej pracy i zdolności osobistych. Lecz zdolność, to rzecz przyrodzona, nie każdy ją posiada, tak, iż spotyka się częściej jednostki wysoce pracowite, sumienne w wykonywaniu żmudnych obowiązków i nabywające tym sposobem kwalifikacje, potrzebne do osiągnięcia wybitniejszych stanowisk. I taki powinien by panować w świecie normalny tok rzeczy, że praca i zdolności mają decydować nie tyle o t. zw. „karjerze" danego osobnika, ile o należnej mu pozycji w urzędzie wzgl. w społeczeństwie z uwagi na wyjątkowe korzyści, jakie ów pracownik może przynieść pewnej instytucji państwowej czy Państwu właśnie przez swe wyżej określone zalety.

Niestety, nie do rzadkości należą wypadki, iż jakoś dziwnie pomija się ludzi uczciwych, dobrych i pracowitych przy doborze odpowiednich sił na poszczególne stanowiska a zastępuje się ich pionkami, którym protekcja daje pierwszeństwo przed jednostkami zasłużonemi.

Będziemy zkolei mówić o owych dalszych drogach do karjery.

Jest ich wręcz niezliczona ilość, mniej lub więcej przyzwoitych, krętych, brudnych, ryzykownych a nawet karygodnych. Wspólną jednakże właściwością tych przeróżnych ścieżek, jakiemi karjerowicze chadzają w cieniu a często bez żenady i w świetle słońca, to fakt, że wszystkie one demoralizują, szerzą naokół gangrenę wszelakiego zła, które się potem mści na odnośnym urzędzie, na Państwie i społeczeństwie, a conajmniej w niepożądany sposób odbija się na najbliższem otoczeniu.

Najbardziej udeptaną z owych rozlicznych dróg, to najrozmaisza protekcja, zaś m. i..., polityczna, fartuszkowa, z tytułu pokrewieństwa, tysięcznych znajomości i nieskończenie wiele arcyzawiłych koneksji.

Iluż to ludzi u nas w Polsce wybujało, niczem grzyby po deszczu, na wysokich w Państwie dygnitarzy jedynie przez protekcję!? Był czas, iż możne ongiś i wpływowe stronnictwa polityczne, a nawet pojedyńcze osoby, jak: posłowie, senatorowie, mężowie stanu, i t. d. robili wielkich dygnitarzy z ludzi maluczkich, którym się przedtem nigdy ani nie śniło, żeby mogli doczekać się czegoś więcej ponad przeciętny poziom przyszłości urzędniczej, gdyż w żadnym kierunku nie zdradzali ku temu koniecznych kwalifikacyj, a już najmniej zdolności.

A przecież szczęście posłużyło dotyczącym, pomyślny zbieg okoliczności, że im ktoś miarodajny podstawił szerokie plecy, by z szarego padołu wydostać szczęśliwców w górę. Ten ktoś mógł to też uczynić w najlepszej wierze, intecji, jakkolwiek o pomyłkę nietrudno — dość, iż interesowani lśnią dalej w blasku istotnie zawrotnej karjery i na dobitek nieraz żywią przekonanie, że im się to słusznie należało. Częstokroć przytem z niechęcią i pogardą spoglądają marsowem okiem w niziny, skąd wyszli albo tam wogóle patrzeć nie chcą. Ludzi, z którymi kiedyś żyli, nieraz w najserdeczniejszej przyjaźni, unikają bardziej niźli zapowietrzonych, bo „nie wypada", aby taki wyzłocony karjerowicz pogadał z mądrym i uczciwym, ale mało rangowym „urzędniczyną".

Rozumie się, i tak się również dzieje, że karjerowicze nie są czasami ludźmi najgorszymi, iż windują znowu inne miernoty za uszy do góry. kolegów i przyjaciół osobistych, politycznych, a zresztą może mają w tym względzie pewne zobowiązania moralne, co wszakże tak wyraźnie staje się na zewnątrz widocznem po zbyt wpadających w oczy pociągnięciach personalnych.

Oto, jak się robi... „karjerę"!...

KONKURSY

Jest rzeczą najzupełniej słuszną, i tego też domagają się kolejarskie Związki zawodowe, między niemi zaś i Z.U.P., by obsadzanie wszelkich stanowisk przy kolei odbywało się zasadniczo w drodze konkursu, ażeby dać możność jak najszerszym kołom reflektantów ubiegania się o każdorazowy posterunek.

Gdyby przy nadawaniu posad drogą takiej masowej emulacji postępowano na włos sprawiedliwie, nie możnaby wyobrazić sobie bardziej idealnych stosunków pod słońcem. Nikt bowiem ze współpracowników, którzy sprezentowali swe „eksponaty" konkursowe w podaniach o pewne stanowisko, nie powinienby wówczas czuć się pokrzywdzonym, albowiem zawsze wygrałby konkurs ten, kto bezsprzecznie najwięcej na to zasłużył.

Przedewszystkiem więc pracownik, posiadający najlepsze kwalifikacje służbowe, predestynujące go w dodatku na odnośną posadę. a następnie miałaby rozstrzygać sprawę zasada starszeństwa służbowego, wiek, cenzus naukowy i t. d.

Niestety, widzimy, że o ile władze stosują zasadę konkursu przy obsadzaniu stanowisk, to nie brak też wypadków, iż robi się to raczej dla oka, aby się wydawało, iż formalnie wszystko dzieje się bez zarzutu, że nie chce się nikogo pominąć, skrzywdzić, iż chodzi właśnie w pierwszej linji o zadośćuczynienie sprawiedliwości w imię dobra i interesu służby.

Co za moment jednak wciągnięto dość niewłaściwie do kwestji konkursu, dając mu przygniatające pierwszeństwo przed innemi kryterjami w dzienniku M K. Nr. 2. z r. 1925.

Oto t. zw. „wyższe wykształcenie" bez względu na okoliczność, czy na jakiemś stanowisku istnieje potrzeba użycia np. prawnika wzgl. inżyniera, czy nie. Bo jeśli szereg posterunków na P. K. P. wymaga z natury rzeczy

obsady przez inżynierów lub prawników, dajmy na to w wydziałach technicznych prawnych, personalnych i t. d., to nikt nie będzie tego kwestjonować i niech się o te rzeczy biją między sobą pp. prawnicy drogą konkursu. To ich bezsporny teren.

Byli za czasów austrjackich prawnicy w kolejnictwie, którzy wystawiali okresowe bilety jazdy, zdaje się na tej fałszywej przesłance, że kto ukończył wydział prawny na uniwersytecie, umiał ładniej i wyraźniej pisać, aniżeli maturzysta, kancelista i t. p.

Ale i obecnie pp. prawnicy na P. K P zajmują niemało posterunków, w żadnym razie nie tangujących ich prawniczego wykształcenia.

Czy otoczone gdzieindziej dużym nimbem autorytetu studjum prawa automatycznie dyskwalifikuje się na kolei, skoro prawnicy kolejowi chwytają pierwsze lepsze z brzegu stanowisko, byle tylko złapać wyższą rangę?

A parę lat temu „Inżynier kolejowy“, zawodowe pismo inżynierów na P. K, P., starał się wykazać, że jedynie inżynierowie mogliby być najlepszymi urzędnikami ruchu, Czy nie jest to poniekąd miarą ambicji u ludzi, lub może mieści w sobie głos rozpaczy walczącego dzisiaj bez pardonu o chleb codzienny inteligenta !?

Otóż my, pracownicy kolejowi ze średniem wykształceniem żywimy także średnie wymagania. Nie jesteśmy przedewszystkiem zwolennikami zasady, iż o powierzeniu komuś danej posady winien stanowić wyłącznie dobry apetyt kandydata na wyższy stopień uposażenia. Nie sięgamy przeto ani po stanowiska, z natury rzeczy należące się prawnikom ze względu na to, że charakter odnośnych zajęć służbowych domaga się wiedzy prawniczej wzgl. technicznej, ani nie pragniemy być pisarzami i t. p., by skrócać czyjkolwiek stan posiadania.

Niestety w kolejową politykę personalną wprowadzono pod tym względem — dziennikiem M K. Nr 2. z r. 1925 — pewien chaos pojęć, ponieważ rozchodziło się o zarezerwowanie i zastrzeżenie panom prawnikom i inżynierom możliwie najwięcej wyższych posterunków na kolei, następnie o pociągnięcie w górę b. statutu III., przez co siłą faktu wymierzono pstyczek w nos maturantom.

Zkolei przychodzi wrócić do drugiego momentu w rozstrzyganiu kwestji, który kandydat, stający do konkursu, posiada bardziej miarodajne dane do uzyskania stanowiska. Myślimy o „kwalifikacjach służbowych“, przez co należy rozumieć szereg właściwości dodatnich, ogniskujących się w pewnym osobniku w mniejszym czy większym stopniu, a szczególnie pożądanych do objęcia tego wzgl. tamtego wyższego stanowiska. Wypada wymienić m. i. w pierwszej linji czynniki, jak : zdolności, gruntowna znajomość służby, pracowitość, sumienność, pewien „prestige“ osobisty, takt, inteligencja i t. d.

Cóż, kiedy w stosunkach na P. K. P. sąd o czyichś kwalifikacjach służbowych nie zawsze rozpoczyna się od suszenia sobie głowy nad tem, czy ktoś jest zdolny, sumienny, pracowity i czy coś umie i potrafi, lecz najwygodniej od postawienia słusznej zresztą w odpowiednich okolicznościach zasady starszeństwa służbowego, choćby ktoś, o 1 allo 2 szczeble w służbie starszy, nie dość kwalifikował się na jakieś stanowisko, a w każdym razie mniej, aniżeli kandydat, co się spóźnił z urodzeniem i nieco później przyszedł do kolei.

Ale tego rodzaju sprawy nie byłyby jeszcze grzechem nie do odpuszczenia, bo zawsze w podobnych razach ma się do czynienia z poważniejszym urzędnikiem, który przecież naogół zna swoją rzecz i któremu ewentualnie chciałoby się umożliwić awans.

Lecz przy konkursach decydują tak często — wbrew obowiązującym przepisom — całkiem odmienne momenty, nie mające nic a nic wspólnego z dobrem i interesem służby, a niejednokrotnie dla niej szkodliwe.

Otóż podania cierpliwie wpływają, ludziska ostrzą sobie apetyty, a niejeden i straci apetyt z podenerwowania, przeciwnicy mierzą się wzajemnie marsowem okiem, jeno im szable wetknąć do ręki. A równolegle około mających obsadzić się posad snuje się i osadza niby pajęczyna sługębna fama wszechwiedząca z upoważnieniem nawet do przedsiębrania nieoficjalnych nominacyj.

Wszyscy jednak zgodnym chórem głoszą, że wygra sprawę, kto będzie mieć najsilniejszą,.. protekcję!..

Czy inaczej: „Protekcjo“ — akżeś mi miła, tyś życia mego ozdobą“.

Oto, tak niejednokrotnie wyglądają... „konkursy“.

List z czasów Hyperboreusza I.

Gajus Publjus Verax.

Gajo Tito Anti—Vaselino salutem!

Zapytuję Cię — Kochany — najpierw o zdrowie. Donosiłeś mi bowiem Calendis poprzedniego miesiąca, że czujesz się nie całkiem zdrów, a mam wrażenie, iż to właśnie na wiadomej uczcie straciłeś apetyt. Napisz przeto Drogi — czy Twój eskulap zadowolony z Twojej rekonwalescencji.

Dowiedziałem się ostatnio, że popełniłeś do „Perjodicum“ satyrę na nasze stosunki, uważając, iż w obecnych warunkach „difficile est satiram non scribere“.

Według informacji drogą poczty pantoflowej satyra dotyczyła podobno stosunków na dworze, a mianowicie wysilania się rodu Vaselinusów nad przypodobaniem się Hyperboreuszowi. Chodziło ponoś o urządzenie 50-lecia życia tutejszego władcy.

Jeśli prawda, co obiło się o moje uszy, muszę sprostować niektóre ustępy Twego artykułu.

Otóż co do muzyki, która miała grywać w letniej stolicy, nie jest ścisłe, by muzyka koncertowała dla przyjemności monarchy. Grała wprawdzie, lecz na cele dobroczynne, popierane bardzo przez władcę, co w imię sprawiedliwości podnieść należy. Nie rzępoliła też podczas weny na wieczorze, ani Bacchusowi nie hołdowano, natomiast mogę donieść, że artykuł Twój tak rozsierdził majordoma, iż byłbyś na „p“ spalony na stosie, gdybyś nie przebywał „in exilio“.

Cieszę się z tego serdecznie, choć zwolennicy naszej kasty spodziewają się represyj ze strony majordoma, o ile ten potrafi użyć w tym względzie swych wpływów.

Bo sam monarcha napewno śmiać się będzie z ciętej satyry w “Periodicum“, chłoszczącej zasłużenie perfidne służalstwo dworzaków.

Kochany! Jednak bogi na nas łaskawe i niewątpliwie srogi gniew Vaselinusa ograniczy się do rycerskiego.... kiwania palcem w bucie.

A tymczasem — Drogi — przygotowuje się zmiana osoby władcy na tronie, co wywołało konsternację na dworze. Najwięcej kręci się majordomus, sposobiąc świeże kadzidło i wonne maście na przyjście nowego monarchy.

O tempora! o mores! kiedyż nastaną u nas czasy wieku złotego, tego „aurea aetas“, tak pięknie opisanego przez poetę, który odczuł na własnej skórze, iż nie należy dziś mówić prawdy i szczerością oraz odwagą się odznaczać, ale czołgać się i płaszczyć, pochlebstwem zyskiwać zaszczyty...

Rozpisałem się zbytnio—Carissime—a brak miejsca na tabliczce woskowej, no i rylec coś nie chce skrobać. Żegnam Cię przeto, radząc, abyś obecnie nie zajmował się polityką, gdyż to szkodzi rozwojowi naszej kasty. Pisz satyry, lecz o innych państwach per analogiam, a domyślimy się, czego chcesz. W każdym razie tak wyraźnie nie występuj. Rady mej usłuchaj, pozdrów odemnie Czyspusa. *Vale !*

KOLEDZY!

Ministerstwo komunikacji przysłało do **Zarządu Głównego Z. U. P.** odpis rozporządzenia **Pana Ministra Kom.** Nr. P. 2.23303/30 z 19 września 1930, rozesłanego do wszystkich D. O. K. P., które poleca — począwszy **od wypłaty uposażenia za październik b. r. wstrzymać—dalsze potrącanie miesięcznych składek członkowskich i wpisowego na rzecz kolejowych Związków zawodowych**, a więc **i naszemu Związkowi.**

Przyznanie z powrotem powyższego uprawnienia może nastąpić, jeżeli Związek byłby skłonny

1) wyrazić zgodę na kontrolę gospodarki finansowej Związku ze strony Ministerstwa komunikacji w sposób, ustalony przez Ministra komunikacji.

2) złożyć w tym celu Ministerstwu komunikacji odpowiednią deklarację pisemną.

Z treści przytoczonego rozporządzenia niedwuznacznie wynika, że miarodajnym czynnikom chodziło o położenie ręki na finansowej gospodarce Związków w tym kierunku, **by Związki**—zwłaszcza biorące wybitny udział w polityce—**nie obracały funduszów, zbieranych od członków za pośrednictwem administracji kolejowej, na cele, nie mające nic wspólnego z ich statutową działalnością.**

Za właściwe bowiem użycie sum, ściągniętych przez administrację kolei, **Zarząd kolejowy ponosi moralną odpowiedzialność.**

Stwierdzamy, że my — jako Związek — nietylko **zupełnie nie interesujemy się polityką**, ale przeciwnie **jesteśmy stanowczymi przeciwnikami wprowadzania polityki do Związków zawodowych,** czemu tak często dawaliśmy z naciskiem wyraz w organie związkowym ,,Czasopismo".

I nie ulega najmniejszej wątpliwości, iż **przełożone władze zbyt dobrze od szeregu lat znają to nasze zasadnicze stanowisko,** wiedząc, że **Związek Umysłowych Pracowników Kolejowych ze średniem wykształceniem** zastępuje **przedewszystkiem sprawy zawodowe**, a pozatem rozwija zbożną **działalność humanitarną**, stworzywszy dla członków i ich rodzin fundusz pośmiertny, zakładając letniska, redagując jak najlojalniej własny organ związkowy i t. d.

Dlatego Związek Z. U. P. **gotów każdej chwili** z czystem sumieniem poddać finansową gospodarkę Związku najściślejszej kontroli przez M. K., **by właśnie przekonać władze dowodnie, iż ani jeden grosz z składek członków nie idzie u nas na cele inne, aniżeli przewidziane statutem.**

Zarząd Główny wnosi przeto **bezzwłocznie** prośbę do Ministerstwa komunikacji o **przyznanie związkowi z powrotem uprawnienia do potrącania składek miesięcznych członkom Z. U. P. za pośrednictwem list płac.**

Na razie jednak Związek musi przystąpić do ściągania składek **we własnym zarządzie**

W tym celu zwracamy się do **ogółu naszych kolegów, Członków Z. U. P., do Zarządów Kół i Okręgów** z gorącym apelem, aby już od 1-go **października** b. r. **najskrupulatniej przeprowadzano co miesiąc potrącanie wkładek członkowskich z poborów służbowych pod nadzorem Zarządów Kół** tak w większych skupieniach koleżeńskich t. j. w siedzibach Kół, jak od kolegów na przestrzeni.

Dla ułatwienia, załączamy do każdej odezwy jeden czek P. K. O., na który Koledzy, nie mogący złożyć składki w Kole lub Okręgu, zechcą odesłać ją przez P. K. O.

Zebrane tym sposobem i możliwie rychło kwoty, należy **bezzwłocznie** przekazywać czekami P. K. O. na **Zarząd Główny Związku Umysł. Prac. Kolej. we Lwowie, ul. Kętrzyńskiego 32.**

Poczucie godności osobistej i ambicji oraz prestige stanu urzędników kolejowych ze średniem wykształceniem, a więc trzonu inteligencji na P. K. P., nakazują **bez wyjątku każdemu z nas nie zaniedbać tego moralnego obowiązku wobec własnej organizacji zawodowej**, ażeby tembardziej wykazać władzom i całemu społeczeństwu, że **solidarności naszej, tak drogiego nam wszystkim własnego Związku zawodowego i jego zbawczej działalności nie potrafią załamać przejściowe trudności**, będące następstwem zarządzeń, skierowanych zresztą **nie przeciw nam**

Dowiedźmy, iż jesteśmy naprawdę **jednością silni** i że nawet w najcięższej sytuacji **własnemi siłami umiemy dać sobie radę.**

Na tem polega nasz zbiorowy indywidualizm i rozum stanu.

Zarząd Główny
Związku Umysłowych Pracowników Kolejowych
ze średniem wykształceniem.

Stacja W VII

WPan Stanisław Dobryniecki

Używanie poczty kolejowej dozwolono Reskryptem MK. nr. 378/25.

Wysyłający „Czasopismo" winien zgiąć zeszyt trzykrotnie, końce założyć o siebie tak, by adres był dla rozdawcy widoczny.

Koledzy z Okręgu Stanisławowskiego!

Od dłuższego czasu podnosiły się głosy kolegów, domagające się stworzenia w naszym Okręgu kasy koleżeńskiej.

Uznając dane życzenia za słuszne i pragnąc je urzeczywistnić, uruchomiono z dniem 1-go czerwca b. r. kasę, która nosi nazwę: „Kasa koleżeńska przy Kole Z. U. P., w Stanisławowie".

Cel kasy ogólnie wiadomy: gromadzenie oszczędności i udzielanie rychłego, dogodnego kredytu.

Doświadczenie wskazuje, iż tego rodzaju instytucja jest u nas konieczną i że przy skrupulatnem wykonywaniu zobowiązań, wziętych na siebie przez ogół Kolegów, może należytą rozwinąć działalność i przynosić pożytek i ulgę Kolegom i ich rodzinom.

Najważniejszem obecnie zadaniem, to: zjednać jak największą liczbę członków, którzyby wpłacili udziały wzgl. lokowali oszczędności w kasie koleżeńskiej. Udział wynosi 50 zł i można go wpłacać jednorazowo lub w bezpośrednio po sobie następujących ratach miesięcznych, najmniej po 5 zł. Wpisowe wynosi 1 zł.

KOLEDZY! Wzywamy Was wszystkich do wspólnego koleżeńskiego dzieła, które będzie nieść pomoc w imię hasła „Dziś mnie—jutro tobie", ma przetrwać nas i pozostawić błogosławiony owoc następcom.

Niech żadnego z Kolegów, członków Z. U. P., nie braknie dla tak pięknego celu... „pomocy koleżeńskiej".

Małe oszczędności niechaj stworzą z biegiem czasu wielkie kapitały!

Do Kasy mogą należeć Koledzy-członkowie Z U. P. całego Okręgu Stanisławowskiego.

Przesłane w czerwcu b r. deklaracje, należy wypełniać i nadsyłać do Zarządu kasy na ręce kol. Kabarowskiego (kierownika Ekspedycji towarowej w Stanisławowie) lub kolegi Hrapkowicza, wzgl. Skopca w Wydziale Rachunkowym D. O. K. P.

Pieniądze składać osobiście na ręce skarbnika kol. Hrapkowicza (Wydział V. D. O. K. P) wzgl. czekiem. P.K.O., które kolegom przesłano, ewent. należy zażądać przesłania czeków od kol. Hrapkowicza lub Skopca.

W razie braku deklaracyj prześle się je natychmiast na każdorazowe żądanie Kolegów.

W Stanisławowie we wrześniu 1930 r.

RADA NADZORCZA:

Stokłosa m p. *E. Silberbach m. p.*

członkowie:

Franciszek Dörfler, Michał Dutka, Stanisław Mierczuk, Kazimierz Obierek. Zygmunt Wachter.

ZARZĄD:

Jan Kabarowski m. p.
przewodniczący.

Hrapkowicz m. p.
skarbnik.

Skopec m. p.
likwidator.

Przy otrzymywaniu poborów sprawdź, czy potrącono Ci wkładkę do Z. U. P., gdyż tylko członek, niemający przerw w opłatach, korzysta ze świadczeń Związkowych.

Wydawnictwo Zarządu Głównego „Związku Umysłowych Pracowników Kolejowych".

PISMO REDAGUJE KOMITET.

Podkomitety redakcyjne we Lwowie, Krakowie, Stanisławowie, Katowicach, Poznaniu i Gdańsku.

Redakcja i administracja: Lwów, ul. Kętrzyńskiego 32, telefon 49-89. - Konto czekowe P. K. O. Nr. 152.887.

Drukarnia Kresowa Lwów, Zimorowicza 14. Telefony 7-40, 53-79. Redaktor odpowiedzialny: **Wacław Łukaszkiewicz**